

Elektronisch verschickt an:
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
des Nationalrates
CH-3003 Bern

Altdorf, 16. September 2020

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur Umsetzung Kt. Iv. TI. (17.304) Sichere Strassen jetzt! (Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Beschluss zum Bau einer zweiten Gotthardröhre für den Strassenverkehr wurde vor allem im Namen der Verkehrssicherheit eine grosse Investition in Milliardenhöhe genehmigt. Diese 2. Röhre wird frühestens ab 2032 zur Verfügung stehen, diverse sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme für den Schwerverkehr stehen schon seit Jahren zur Verfügung (und werden laufend verbessert und ergänzt). Es ist vor diesem Hintergrund nur vernünftig, möglichst rasch auch bei der Software, den Assistenz-Systemen, und nicht nur bei der teureren Hardware, der Verbesserung der Infrastruktur, das bestmögliche für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und für die Allgemeinheit herauszuholen. Genau in diese Kerbe schlägt die Tessiner Standesinitiative, welche für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen fordert.

Die Alpen-Initiative begrüsst diese Standesinitiative und hat sich in den letzten Jahren wiederholt für ebendiese ausgesprochen. Zur Einordnung der Dringlichkeit und Relevanz des Themas Unfälle und Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Bereich Schwerverkehr reichen folgende zwei Fakten: Pro Jahr verursacht der Schwerverkehr 122 Mio. CHF externe Kosten im Bereich Unfälle, zudem fordern Unfälle von schweren Motorfahrzeugen 140 Schwerverletzte und 30 Getötete jährlich.

Der Schwerverkehr verursacht hohe externe Kosten im Bereich der Unfälle: Die Erhebung zu den externen Kosten des Verkehrs des ARE kommt zum Ergebnis, dass der Schwerverkehr in Sachen Unfälle im Jahr 2017 122 Mio. CHF externe Kosten verursacht hat.¹ Auch die in den vergangenen Jahren (2010-2016) lag dieser Wert immer zwischen 99 und 208 Mio. CHF pro Jahr. Das sind erhebliche Kosten, welche die Allgemeinheit tragen muss. Insgesamt waren es im Jahr 2017 1'435 Mio. CHF an ungedeckten Kosten, welcher der Schwerverkehr verursacht hat und für welche die Allgemeinheit aufkommen musste. Wenn mit dieser Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes die Minimal-Anforderungen an Lastwagen und Cars bezüglich der sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen angehoben werden, so wird dies helfen können, Unfälle zu vermeiden und damit auch die externen Kosten des Schwerverkehrs im Bereich Unfälle und somit auch im Allgemeinen zu senken.

In einer Studie² des BFU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) wird festgehalten, dass die Letalität (Anzahl Getötete pro 10'000 Verunfallte) bei Unfällen im Schwerverkehr enorm viel höher ist als bei anderen Fahrzeugkategorien: So liegt diese etwa bei 360 getöteten Personen. Bei Motorrädern oder leichten Motorwagen sind es jeweils ca. 120 respektive 100 getöteten Personen. Des Weiteren wird in der Studie resümiert: Unfälle von schweren Motorfahrzeugen fordern 140 Schwerverletzte und 30 Getötete jährlich. Bei diesen Unfällen sind mehr als 80 % der Opfer andere beteiligte Verkehrsteilnehmende. Aufgrund der enormen physischen Kräfte eines Lastwagen ist es wenig erstaunlich, dass ebendiese eine sehr hohe Letalität zur Folge haben und bei den Opfern vor allem auch andere Verkehrsteilnehmer betroffen sind. Auch vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten.

Die Standesinitiative Tessin verlangt, dass veraltete Lastwagen und Cars ohne moderne Sicherheits-Assistenz-Systeme nur noch eine gewisse Zeit auf den besonders gefährlichen Routen durch die Alpen verkehren dürfen. Anschliessend dürfen diese alten Lastwagen und Cars auf diesen Routen nicht mehr verkehren oder müssten entsprechend nachgerüstet werden. Damit kann auf ebendiesen Strecken ein höheres Sicherheitsniveau erreicht werden, was allen Verkehrsteilnehmer und der Allgemeinheit zugutekommt.

Für die Standesinitiative Tessin sprechen insbesondere folgende Gründe:

- **Anwendung eines bestehenden politischen Instruments**
Bereits heute ist es üblich, einzelne Fahrzeuge aus Sicherheitsgründen auf gewissen Strassenabschnitten nicht zu erlauben.
- **Frankreich und Österreich kennen ähnliche Verbote für ältere Lastwagen**
Im Mont-Blanc-Tunnel sind Lastwagen älter als Euro 3 verboten, auf der Brenner-Route sind Lastwagen älter als Euro 5 nachts nicht erlaubt.
- **Veraltete Lastwagen stellen das grösste Sicherheitsrisiko dar**

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (2020), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2017.

² Niemann, S. Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU; 2020.

Bei schweren Unfällen auf den Alpentransitachsen (Gotthardstrassentunnel, Simplonpass, San-Bernardino-Route) sind meistens Lastwagen beteiligt. Bereits heute liesse sich ein grosser Teil dieser Unfälle vermeiden, wenn alle Lastwagen konsequent mit den mittlerweile standardmässigen Fahrassistenz-Systemen ausgestattet wären, die seit 2015 Voraussetzung für die Zulassung neuer Lastwagen sind (Antiblockiersystem, Notbremse-Assistenz-System, Spurhalte-Assistenten³, Reifendruckkontroll-System und Stabilitätskontroll-System gemäss [Art. 103](#) der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS). Auch in Zukunft wird es weitere Assistenzsysteme geben, welche die Sicherheit steigern können. Diese werden mit dem neuen Gesetz dann auch auf den Alpentransitachsen Pflicht.

- **Gemäss ASTAG sind nur wenige Lastwagen betroffen**

Einige wenige Lastwagen mit veralteter Ausrüstung tragen wesentlich zum Sicherheitsrisiko bei. Gemäss dem Präsidenten des Nutzfahrzeugverbandes ASTAG seien auf Schweizer Strassen [praktisch nur LKWs unterwegs, die 5 jährig oder jünger sind](#). Die Standesinitiative Tessin wird frühestens 2021 in Kraft treten – also 6 Jahre nachdem die geforderten modernen Assistenzsysteme für neue Lastwagen EU-weit obligatorisch sind. Es sind somit nur wenige Fahrzeuge betroffen.

- **Eine Umsetzung im Einklang mit den Bilateralen Verträgen Schweiz-EU ist grundsätzlich möglich**

Gemäss Einschätzung von Markus Kern (Spezialist für EU- und Verkehrsrecht der Universität Fribourg) ist es grundsätzlich möglich, die Standesinitiative Tessin [so umzusetzen, dass sie mit den Bilateralen Verträgen Schweiz EU vereinbar ist](#). Voraussetzung für eine EU-kompatible Umsetzung ist, dass nicht flächendeckend sondern nur auf bestimmten Strecken moderne Assistenzsysteme für Lastwagen für obligatorisch erklärt werden. Damit ist das Gesetzesvorhaben verhältnismässig. Zudem muss dieses auch diskriminierungsfrei sein. Im entsprechenden [Rechtsgutachten kommt Prof. Dr. Astrid Epiney](#) zum Schluss, dass eine «Sonderbehandlung» der für den Alpenraum wichtigen Transporte (wie es Abs. 3 vorsieht) nicht mit dem im Landverkehrsabkommen (LVA) verankerten Diskriminierungsverbot vereinbar sei. Wird dieser Absatz jedoch gestrichen, wäre das Gesetzesvorhaben verhältnismässig und diskriminierungsfrei und mit dem LVA kompatibel.

Die Alpen-Initiative begrüsst den ausgearbeiteten Vorentwurf der Kommission, welcher verlangt, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten sollen. Allerdings würden wir es bevorzugen, wenn für gewisse nicht-grenzüberschreitende Transporte von Seiten des Bundesrates nicht eine längere Frist vorgesehen wird. Wie die Kommission ist die Alpen-Initiative überzeugt, dass die vorgeschlagene Ausrüstungspflicht mit unfallvermindernden Assistenzsystemen das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs verringert und auf diese Weise der hohe Sicherheitsstandard auf den Schweizer Strassen weiter verbessert werden kann. Zudem ist von einer Verbesserung

³ Im italienischen Original "avviso di deviazione della corsia". Fälschlicherweise mit Spurwechsel-Assistent auf deutsch übersetzt.

der Umwelt und Lärmbelastung in den betroffenen Regionen auszugehen, weil mit den neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden oder mit einer Verlagerung auf die Schiene zu rechnen ist.

Die detaillierten Anmerkungen und Einschätzungen zum Vorentwurf finden Sie im angehängten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Jon Pult
Präsident der Alpen-Initiative



Fabio Gassmann
Koordinator Bundespolitik



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Alpen-Initiative

Hellgasse 23

6460 Altdorf

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ja. Es ist wesentlich, dringlich und relevant für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenz-Systeme des Schwerverkehrs auf der Strasse von allen Fahrzeugen verwendet werden. Vor allem auf den exponierten Strecken mit erhöhter Unfallgefahr bzw. grösseren Unfallauswirkungen, wie den Alpenquerungen, auf den Pässen (bspw. dem Simplon) oder im Tunnel mit Gegenverkehr im Gotthardstrassentunnel. Grundsätzlich stimmen wir darum diesen beiden Absätzen des Artikels zu.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag: Dazu haben wir einen Änderungsantrag (Einfügen eines «maximal»): «...erstmal obligatorisch wurde, noch <u>maximal</u> fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.» Mit dieser Änderung hat der Bundesrat die Kompetenz in gewissen Fällen sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme auch schon früher als erst nach fünf Jahren in der Verordnung als obligatorisch zu verfügen. Dies könnte künftig in Fällen von grosser Sicherheitszugewinnen durch Assistenz-Systeme für die Verkehrssicherheit von grossem Wert sein.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein, um die Sicherheit möglichst effektiv zu steigern, sollten alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den entsprechenden neuralgischen alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen. Es widerspricht zu einem gewissen Grad auch dem Ziel des Gesetzesvorhabens, wenn eine grundsätzliche Sonderbehandlung mit einer längeren Frist für die für die Alpengebiete wichtigen Verkehre angedacht ist. Allerdings würde die Alpen-Initiative auch eine Umsetzung der Tessiner Standesinitiative mit einer Sonderbehandlung für die lokalen Verkehre dem Status quo klar vorziehen. Denn auch mit dieser längeren Frist für gewisse Verkehre würde die Verkehrssicherheit mit diesem Gesetzesvorschlag deutlich gesteigert.		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies ist eine sehr gute Massnahme. So könnten künftig in Absprache mit den betroffenen Kantonen auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare neuralgische Strecken mit Unfallschwerpunkten angegangen werden. Damit wäre auf exponierten Strecken in Städten und Agglomerationen, bspw. mit Mischverkehr, möglich ebenso höhere Anforderungen an den Schwerverkehr zu stellen. In einigen Jahren könnte bspw. für gewisse Strecken der Abbiegeassistent für Lastwagen, welcher Velofahrer und Fussgänger erkennt und auf ebendiese aufmerksam machen kann, für neue Lastwagen obligatorisch erklärt werden und anschliessend nach einigen Jahren auf gewissen Strecken als Voraussetzung definiert werden. Dies könnte dazu beitragen, dass fatale Verkehrsunfälle auf exponierten Strecken verhindert werden und eine Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomeration auf dem Land erreicht wird.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es gibt sicherlich Situationen bzw. Fahrzeuge, bei welchen die entsprechenden Auflagen nicht erfüllt werden können. Der Bundesrat soll hier mit gesundem Menschenverstand und im Rahmen der Verhältnismässigkeit für einzelne Verkehre Ausnahmen erlassen können. Allerdings soll ebendieser in keiner Weise mit einer laschen Umsetzung durch eine grosszügige Ausnahme-Regelung das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesen exponierten Routen mindern. Konkrete Ausnahmen-Fälle sollten sich auf die Fahrzeuge des Militärs und Oldtimer beschränken.		



**Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien
der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein**

**Communauté de Travail des Chefs des Polices de la
Circulation de la Suisse et de la Principauté du
Liechtenstein**

**Comunità di Lavoro dei Capi di Polizia della Circolazione
della Svizzera e del Principato del Liechtenstein**

Präsident
c/o Kantonspolizei Bern
Thomas Baumgartner
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Schermenweg 5
3001 Bern

031/638 60 75
pbtb@police.be.ch

Bern, 21. September 2020

per E-Mail an:
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Kommision für Verkehr und
Fernmeldewesen
Herrn Michael Töngi
Kommissionspräsident
3003 Bern

17304 Standesinitiative: Sicherere Strassen jetzt! Vernehmlassung i.S. Vorentwurf zu Änderung des Strassenverkehrsgesetzes

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 5. Juni 2020 in obgenannter Angelegenheit.

Gemäss Vorentwurf soll das Strassenverkehrsgesetz (SVG) aus Gründen der Verkehrssicherheit so angepasst werden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten. Für bestimmte, nicht grenzüberschreitende Transporte soll der Bundesrat eine längere Frist vorsehen können.

Wir lehnen die Revision aus nachfolgenden Gründen ab:

Mit Blick auf die Verkehrssicherheit inkonsequente Umsetzung durch Beschränkung auf den Alpen-transit: Die obligatorische Ausrüstung von schweren Motorfahrzeugen mit Sicherheitssystemen bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit, was zu begrüßen ist. Es ist aber nicht nachvollziehbar, dass sich eine solche Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpen transitstrassen beschränken soll und sich nicht konsequenterweise auf *alle* Schweizer Strassen erstreckt.

Unverhältnismässiger polizeilicher Kontrollaufwand: Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich bei der Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt. Entsprechend ist die Relation zwischen Aufwand und Ertrag unverhältnismässig und die Revision wäre nur mit sehr grossem administrativem Aufwand durchsetzbar.

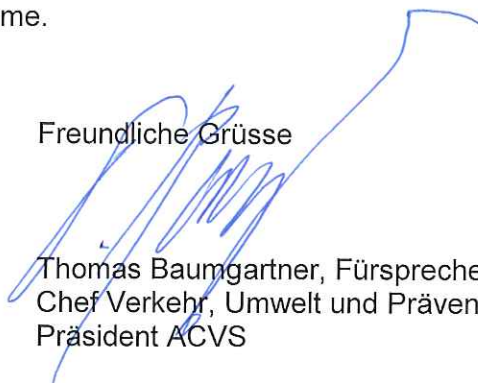
Mangelnde Berücksichtigung der technischen Entwicklung: Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. Die geplanten verschärften Anforderungen an schwere Motorwagen auf Transitstrassen im Alpengebiet wären somit rasch obsolet.

Fragwürdige rechtliche Sonderregelungen: Die Revision sieht vor, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz und des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann. Dies widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlungsgebot. Entsprechend hält ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht, insb. dem Landverkehrsabkommen, vereinbar sei.

Aus diesen Gründen ist die Standesinitiative aus Sicht der ACVS abzulehnen. Wir verweisen im Übrigen auf den beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Thomas Baumgartner, Fürsprecher
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Präsident ACVS

Beilage

Fragebogen ACVS zur Standesinitiative 17.304 "Sicherere Strassen jetzt!"



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz
und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS / CCCS)
c/o Kantonspolizei Bern
Thomas Baumgartner, Präsident ACVS
thomas.baumgartner@police.be.ch
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Schermenweg 5
3001 Bern

Bern, 21.09.2020

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit, was sicher zu begrüßen ist. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpen transitstrassen beschränken sollte. Konsequenterweise müsste sich die vorgeschlagene Revision auf alle Schweizer Strassen auswirken.

Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren, zumal fraglich ist, ob überhaupt vor Ort festgestellt werden kann, ob die Assistenzsysteme vor der Kontrolle eingeschaltet waren. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich bei Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt.

Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen schnell dazu führen, dass

die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar über- troffen werden. Die geplanten verschärften Anforderungen wären somit innert kurzer Zeit obsolet. Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorse- hen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch dem Gleich- behandlungsgrundsatz. Entsprechend hält denn auch ein vom ASTRA in Auftrag gege- benes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstoße und nicht mit europäischem Recht, insb. dem Landverkehrsabkommen, ver- einbar sei. Aus diesen Gründen ist die Standesinitiative aus Sicht der Mehrheit der Mitglieder der ACVS abzulehnen.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Per- sonentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeug- prüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zur Frage 1. Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen werden im internationalen Verkehr Nutzfahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt. Dadurch können Strassenver- kehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8% der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personen- transport ersetzt. Daraus ergibt sich, dass ca. alle 6 Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeugen ist zudem oftmals gar nicht mehr möglich oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand oder unver- hältnismässigen Kosten verbunden. Die EU-Übergangsfristen sind z.T. sehr kom- plex und dadurch für die Schweiz nicht einfach umsetzbar. Gemäss Art. 3b VTS gilt Folgendes: Für die Anwendung der in Anhang 2 aufgeführten internationalen Regelungen gel- ten, soweit in den Übergangsbestimmungen dieser Verordnung keine anderen Fristen vorgesehen sind, die in den jeweiligen Regelungen enthaltenen Über- gangsbestimmungen, wobei für die Zulassung auf den <u>Zeitpunkt der Einfuhr oder der Herstellung in der Schweiz</u> abgestellt wird. Aus diesem Grund ist die erste Inverkehrsetzung in der Schweiz kein verlässliches Datum für die Anwendung der EU-Vorschriften. Somit ist es möglich, dass Fahr- zeuge, die im EU-Raum zugelassen sind, den neuen Vorschriften schon entspre- chen müssen, CH-Fahrzeuge aber noch nicht. Für die Kontrollorgane ist die Überprüfung vor Ort nicht möglich. Das Importdatum ist im CH-Fahrzeugausweis nicht ersichtlich.		

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? <i>(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)</i>		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Bedarf nach einer Ausnahmeregelung zum Schutze der Binnenwirtschaft erscheint sicher nachvollziehbar. Eine Gesetzesänderung sollte jedoch mit Blick auf die Verkehrs- und Rechtssicherheit gesamtschweizerisch für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben. Vgl. auch Bemerkungen zu Frage 1.		
4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? <i>(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)</i>		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich wäre der flächendeckende Einsatz moderner Assistenzsysteme im Interesse der Verkehrssicherheit gesamtschweizerisch zu begrüßen. Da sich die technische Entwicklung aber innert nützlicher Frist ohnehin in diese Richtung bewegen dürfte, wird die im Rahmen der Initiative vorgesehene streckenbezogene Regelung keinen Mehrwert erzeugen. Vgl. hierzu auch Ausführungen zu Ziff. 1.		
5.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? <i>(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)</i>		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten Ausnahmen möglich sein und ggf. restriktiv bewilligt werden können.		

numero			Bellinzona
4802	fr	0	23 settembre 2020
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			
			Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Commissione dei trasporti e delle
telecomunicazioni del Consiglio nazionale
3003 Berna

Invio per posta elettronica (pdf e Word):
kvf.ctt@parl.admin.ch

Procedura di consultazione relativa all'iniziativa cantonale 17.304 "Strade sicure subito!"

Gentili signore,
Egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 5 giugno 2020 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e, ringraziando per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio, formuliamo le seguenti osservazioni.

In data 22 marzo 2017, il Cantone Ticino ha depositato in Parlamento l'iniziativa 17.304 Strade sicure subito!, con la quale veniva chiesto che nel più breve tempo possibile, quantomeno non più tardi dell'entrata in esercizio del nuovo Centro di controllo per i veicoli pesanti e area multiservizi di Giornico, venisse vietato (salvo trasporti eccezionali) il transito nelle gallerie alpine stradali svizzere e sui passi alpini agli automezzi pesanti non dotati dei mezzi di sicurezza definiti dall'Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali del 19 giugno 1995 (OETV; RS 741.41), in vigore dal 2015. A tal fine è stato richiesto che fossero valutate soluzioni amministrative e tecniche non penalizzanti per gli autotrasportatori dei Cantoni alpini e della Svizzera in generale.

Lo scopo dell'iniziativa era volto ad accrescere il livello di sicurezza stradale su tutte le strade svizzere, in particolar modo su quei tratti particolarmente trafficati e di transito internazionale. La misura proposta, attuabile in breve termine, interessa gli autoveicoli pesanti, i quali sono i principali fautori degli incidenti che avvengono nelle gallerie e più in generale sulle tratte della rete stradale cantonale.

Sia la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati, sia la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale hanno dato

seguito all'iniziativa cantonale, ritenendo entrambe che la modifica proposta sia in grado di consentire a ridurre il potenziale di pericolo dovuto al traffico pesante, contribuendo pertanto a migliorare in modo ulteriore lo standard di sicurezza sulle strade svizzere. La richiesta contenuta nell'iniziativa cantonale è stata attuata mediante un progetto che prevede l'introduzione di una nuova disposizione nella Legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCStr; RS 741.01), ossia l'art. 45a, oggetto della presente consultazione.

Il progetto preliminare, unitamente al rapporto esplicativo, è stato da noi esaminato in collaborazione con il servizio di polizia interessato. Preso atto delle modifiche proposte, il competente servizio di polizia ha provveduto a compilare il formulario allegato alla consultazione, salutando favorevolmente quanto proposto nel progetto ed esprimendo le proprie osservazioni al riguardo.

Dal canto nostro, condividiamo quanto espresso nel formulario dal competente servizio di polizia e ci rimettiamo al parere della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, l'espressione della nostra stima.

Il Presidente:

Norman Gobbi

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Cancelliere:

Arnoldo Coduri

Allegato:

- Questionario

Copia per conoscenza a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch);
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg@ti.ch);
- Comando della Polizia cantonale (servizio.giuridico@polca.ti.ch);
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch);
- Pubblicazione in Internet.



Attuazione dell'lv. Ct. TI. 17.304 «Strade più sicure subito!» Revisione parziale della legge sulla circolazione stradale Questionario

Parere inoltrato da:

☒ Cantone ☐ Associazione ☐ Organizzazione ☐ Altro

Mittente:

Dipartimento delle istituzioni
Polizia cantonale

Importante:

Siete pregati di inviare il vostro parere in forma elettronica (documento Word e PDF) entro il 30.09.2020 al seguente indirizzo: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Siete d'accordo che agli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone che circolano sulle strade di transito nella regione alpina di cui all'articolo 2 della legge federale del 17 giugno 1994 concernente il transito stradale nella regione alpina si applichino requisiti particolari in relazione ai sistemi di assistenza?
(Art. 45a cpv. 1 e 2 PP-LCStr)

☒ Sì

☐ NO

☐ nessun parere /
non ci concerne

Osservazioni / proposta di emendamento:

2. Siete d'accordo che gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose o persone per i quali non era obbligatorio un sistema di assistenza al momento dell'approvazione del tipo o del primo esame del veicolo possano continuare a circolare sulle strade di transito della regione alpina, se ne sono sprovvisti, solo per cinque anni dal momento in cui tale sistema è diventato obbligatorio per la prima volta per il rilascio della relativa approvazione del tipo?
(Art. 45a cpv. 1 e 2 PP-LCStr)

☒ Sì

☐ NO

☐ nessun parere /
non ci concerne

Osservazioni / proposta di emendamento:

3.	Siete d'accordo che il Consiglio federale possa prevedere un termine più lungo per i trasporti attraverso le Alpi non transfrontalieri particolarmente importanti per l'economia della Svizzera meridionale o del Vallese, nonché per i viaggi a vuoto direttamente correlati a tali trasporti? <i>(Art. 45a cpv. 3 PP-LCStr)</i>		
	☒ SÌ	☐ NO	☐ nessun parere / non ci concerne
	Osservazioni / proposta di emendamento:		

4.	Siete d'accordo che il Consiglio federale, dopo aver sentito i Cantoni interessati, possa estendere l'obbligo di equipaggiamento ad altre tratte per motivi di sicurezza? <i>(Art. 45a cpv. 4 PP-LCStr)</i>		
	☒ SÌ	☐ NO	☐ nessun parere / non ci concerne
	Osservazioni / proposta di emendamento:		

5.	Siete d'accordo che il Consiglio federale possa prevedere deroghe all'obbligo di equipaggiamento per determinati veicoli? <i>(Art. 45a cpv. 5 PP-LCStr)</i>		
	☒ SÌ	☐ NO	☐ nessun parere / non ci concerne
	Osservazioni / proposta di emendamento:		

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

3003 Bern

per E-Mail:
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Cargo Forum Schweiz

c/o VAP

Ringlikerstrasse 70

8142 Uitikon

Tel.: 044 491 15 95

E-Mail: furrer@cargorail.ch

Uitikon, 28. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

Vernehmlassungsantwort des Cargo Forum Schweiz

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Gesetzgebungsprojekt. Sie finden beigelegt den ausgefüllten Fragebogen.

Das Cargo Forum Schweiz lehnt die vorgeschlagene Schweizer Sonderregelung im Transitverkehr ab. Wir empfehlen aus Gründen der Gleichbehandlung aller Akteure sowie insbesondere der Praxistauglichkeit auf jeden Schweizer Sonderstatus zu verzichten. Im Interesse der Verkehrssicherheit begründete Neuregelungen sollten vielmehr im regelmässigen bilateralen Austausch mit der Europäischen Gemeinschaft vorgebracht werden.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Cargo Forum Schweiz



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident CFS



Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



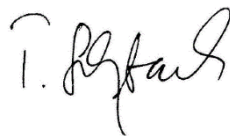
Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



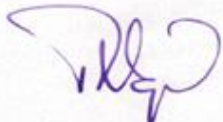
Philipp Muster
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS



André Auderset
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler
Direktor HKBB



Dr. Sebastian Deininger
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt HKBB



Adrian Amstutz, alt Nationalrat
Präsident ASTAG



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor ASTAG



Josef Dittli, Ständerat
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP

CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

GS1, Schweiz

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer bei der Basel

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Cargo Forum Schweiz
c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
8142 Uitikon

Kontaktperson:

Frank Furrer
Geschäftsführer
furrer@cargorail.ch
044 491 15 95

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir können keine Argumente finden, welche ein Abweichen vom etablierten Verfahren der gleichförmigen Übernahme von EU-Recht ins CH-Recht insbesondere nicht von den Fristen, zu rechtfertigen vermögen.

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit wichtiger ist es, Engpässe zu beseitigen und vor allem das Sanierungsprojekt Gotthard-Strassentunnel so rasch wie möglich zu realisieren und in Betrieb zu nehmen.

2.	Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? <i>(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)</i>		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir vermögen in den Unterlagen keine einleuchtende Rechtfertigung für die Fixierung einer 5-Jahres-Frist zu erkennen.		
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? <i>(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)</i>		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüßen im Falle der Einführung besonderer Assistenzsysteme im Sinne der Initiative trotz unserer grundsätzlichen Ablehnung, dass für Schweizer Transportunternehmen eine längere, besser noch überhaupt keine Frist vorgesehen wird. Nur so können alle Schweizer Fahrzeuge die Transitachsen im Binnentransport benutzen und die Versorgung der Schweiz effizient sicherstellen.		
4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? <i>(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)</i>		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Initiativtext bietet für eine Ausdehnung keinen Raum.		
5.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? <i>(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)</i>		
	☒ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein, weil wir die Vorlage integral ablehnen. eventualiter: Ja, jedoch nur für den Fall, dass die Standesinitiative umgesetzt werden sollte. So könnten wenigstens die stossenden Fälle unterbunden werden (z. B. Schneeräumungsfahrzeuge).		

Services du Parlement
Commissions des transports et des
télécommunications

Office fédéral des routes (OFROU)

3003 Berne

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Paudex, le 1^{er} septembre 2020

**17.304 Initiative du canton du Tessin. Pour des routes plus sûres,
des mesures maintenant !**

Avant-projet de modification de la loi sur la circulation routière (LCR)

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 05.06.2020 du Président de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti.

Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word).

1. Objet de la consultation

Nous relevons que, par son initiative mentionnée en titre, le canton du Tessin demande à ce que les poids lourds (à l'exception des transports exceptionnels), qui ne sont pas dotés des systèmes sécurité définis dans l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), se voient interdire l'accès aux cols et aux tunnels routiers alpins suisses le plus rapidement possible.

Nous relevons par ailleurs que les Commissions des transports et télécommunications (CTT) du Conseil des Etats et du Conseil national ont donné suite à l'initiative du canton du Tessin, en 2018 déjà. En 2019, la CTT-N a chargé l'administration fédérale (OFROU) d'élaborer en ce sens un avant-projet de modification de la loi sur la circulation routière (LCR).

Nous relevons enfin que la CTT-N a examiné, début 2020, deux options de mise en œuvre. Toutes deux prévoient que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes qui circulent sur les routes de transit dans la région alpine devront impérativement être équipés de systèmes d'assistance visant à réduire les accidents. Ce au plus tard cinq ans après que ces systèmes auront été rendus obligatoires pour la délivrance de la réception par type ou le contrôle des véhicules.

En définitive, une majorité de la CTT-N a retenu, en mai dernier, l'option selon laquelle le Conseil fédéral pourra *appliquer un régime spécial aux transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais (...), sous la forme d'un allongement de délai* [pour être équipés de systèmes d'assistance visant à réduire les accidents].

2. Remarques générales

Nous avons pris connaissance avec intérêt de la proposition d'une minorité de la CTT-N de ne pas entrer en matière, au motif que l'obligation d'équiper les véhicules lourds de systèmes d'assistance visant à réduire les accidents entraînerait des coûts supplémentaires trop importants pour l'économie. Ce sans pour autant améliorer de manière significative la sécurité routière, qui a atteint déjà un standard élevé.

Par ailleurs, l'avis de droit rédigé sur mandat de l'OFROU à propos de l'allongement de délai que peut prévoir le Conseil fédéral pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais, avis de droit résumé en pages 12 et 13 du rapport explicatif de la présente consultation, a particulièrement retenu notre attention.

Nous ne pouvons en effet considérer à la légère un avis de droit qui indique que l'option retenue par la CTT-N, option qui prévoit de réserver un « traitement particulier » aux transports importants pour la région alpine, contreviendrait à l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE, en violant l'interdiction de discrimination en raison de la nationalité.

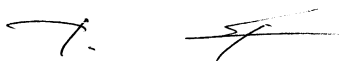
3. Conclusions politiques

Compte tenu de ses remarques susmentionnées, le Centre Patronal rejette l'avant-projet de modification de la LCR au titre de mise en œuvre de l'initiative 17.304 du canton du Tessin « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! ».

Pour le solde (réponses au questionnaire lié à la présente consultation), nous soutenons la position de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), à propos de cette initiative du canton du Tessin.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon



Genève, le 9 septembre 2020

Le Conseil d'Etat

4485-2020

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : 17.304 initiative du Tessin intitulée « *Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant !* » - procédure de consultation

Madame la Présidente de la Confédération,

Le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève a pris connaissance avec intérêt de l'avant-projet de modification de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR, RS 741.01) relatif à l'initiative du canton du Tessin mentionnée sous rubrique.

Le Canton de Genève n'est toutefois pas directement concerné par cette modification puisque les mesures proposées n'auront pas d'influence sur les tâches des autorités genevoises.

Notre Conseil relève néanmoins que lesdites mesures présentent l'avantage d'être propres à augmenter la sécurité routière et diminuer le risque d'accidents sur les routes alpines en assurant, pour les véhicules lourds, une aide à la conduite.

Pour le surplus, le Canton de Genève considère que, pour des raisons d'égalité de traitement et de cohérence, il n'y a pas lieu de faire une distinction entre les conditions de sécurité imposées au trafic transfrontalier, d'une part, et non-transfrontalier, d'autre part. Il est par ailleurs favorable au fait que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Présidente de la Confédération, à l'assurance de notre parfaite considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière.

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be 'MR' with a large flourish.

Michèle Righetti

Le président :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Hodgins' with a large flourish.

Antonio Hodgins



Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »
Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière
Questionnaire

Auteur de l'avis :

☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre
Expéditeur : Canton de Genève
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 30 septembre 2020 à l'adresse suivante : VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. P au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)		
☐ OUI	☐ NON	☒ sans avis / non concerné
Remarques / Proposition d'amendement :		

2. Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)		
☐ OUI	☐ NON	☒ sans avis / non concerné
Remarques / Proposition d'amendement :		

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ?
(art. 45a al. 3 du projet LCR)

☐ OUI

☒ NON

☐ sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement : pour des raisons d'équité, de cohérence et de concurrence, il n'est pas convenable d'imposer des conditions sécuritaires aux véhicules frontaliers que nous n'imposons pas aux véhicules nationaux

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ?
(art. 45a al. 4 du projet LCR)

☒ OUI

☐ NON

☐ sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

5. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ?
(art. 45a al. 5 du projet LCR)

☒ OUI

☐ NON

☐ sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Conseil national
Commission des transports et des
télécommunications
À l'attention de M. Michael Töngi
Président de la commission
3003 Berne

Par courriel à :
VL-Standesinitiative-TI@astra-admin.ch

17.304 Initiative du canton du Tessin « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »

Monsieur le président,

Le Conseil d'État a pris connaissance du projet de révision cité sous rubrique et vous remercie de lui donner la possibilité d'exprimer son avis sur les dispositions proposées.

Nous vous prions de noter que nous nous prononçons en défaveur du projet proposé et vous renvoyons aux remarques formulées dans le questionnaire annexé.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre position, nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, nos salutations distinguées.

Neuchâtel, le 28 septembre 2020

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND



7.12.2020

Despland

Annexe mentionnée

NE



Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »

Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière

Questionnaire

Auteur de l'avis :

☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre

Expéditeur :

SCAN – Service cantonal des automobiles et de la navigation, 2043 Boudevilliers

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 30 septembre 2020 à l'adresse suivante : VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ?

(art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)

☐ OUI

☒ NON

☐ sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

- La révision vise à améliorer la sécurité routière. On ne voit toutefois pas pourquoi une obligation d'équipement avec de nouveaux systèmes d'assistance se limite aux routes de transit alpins exigées par le canton du Tessin et ne doit pas s'étendre de manière conséquente à toutes les routes suisses. Ces tronçons sont-ils véritablement plus accidentogènes que les autres?

Considérant qu'annuellement il y a autant de trafic sous le tunnel de La Vue-des-Alpes dans le canton de Neuchâtel que dans celui du Gothard, nous sommes d'avis qu'il n'est pas acceptable d'exiger des systèmes d'assistance visant à réduire les accidents sur les véhicules qui circulent sur certains tronçons et pas sur d'autres qui sont pourtant identiques en termes de construction et de densité de trafic.

- La dérogation qui permet au Conseil fédéral de prévoir des dispositions spéciales pour les voyages intérieurs est contraire à l'idée de sécurité routière et à l'égalité de traitement. En conséquence, dans un avis de droit rédigé sur mandat de l'Office fédéral des routes (OFROU), il est expliqué qu'un projet prévoyant de réserver un « traitement particulier » aux transports importants pour la région alpine contreviendrait à l'accord européen sur les transports terrestres (ATT).

Pour ces raisons, l'initiative doit être rejetée.

2.	Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ? <i>(art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)</i>		
	☐ OUI	☒ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Voir observations sur la question 1. En principe, des véhicules de nouvelles générations sont utilisés dans les transports internationaux. Or, ces véhicules sont obligatoirement équipés de systèmes d'assistance. Pour des raisons économiques et environnementales, cela permet d'économiser des taxes sur les transports routiers et du carburant. Selon les statistiques, environ 8% des véhicules à moteur lourds sont remplacés chaque année en Suisse pour le transport de marchandises ou de personnes. Il en résulte qu'environ la moitié des véhicules à moteur lourds sont remplacés tous les 6 ans pour le transport de marchandises ou de personnes. En conséquence, le parc sera, équipé dans sa quasi-totalité de tels systèmes à relativement court terme. Le remplacement des véhicules lourds de transport, déjà à l'heure actuelle, se fait souvent de manière prématurée en raison de la RPLP qui déclassifie les anciennes normes EURO relativement rapidement. Il est ainsi trop contraignant de demander, à posteriori, d'équiper les anciens véhicules de systèmes d'assistance visant à réduire les accidents ou d'inciter au remplacement de ces véhicules pour répondre à ces exigences.		
3.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? <i>(art. 45a al. 3 du projet LCR)</i>		
	☐ OUI	☒ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Voir observations sur la question 1. Une modification de la loi devrait s'appliquer en ce qui concerne la sécurité routière et l'égalité des droits pour tous les véhicules à moteur lourds destinés au transport de marchandises ou de personnes.		
4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? <i>(art. 45a al. 4 du projet LCR)</i>		
	☐ OUI	☒ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Inégalité de traitement injustifiée. Voir observations sur la question 1.		

5. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? (art. 45a al. 5 du projet LCR)		
☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
Remarques / Proposition d'amendement : Pour des raisons de sécurité routière, des dérogations devraient être possibles et, le cas échéant, autorisées de manière restrictive, notamment pour les véhicules dit de collection, mais uniquement à vide.		



Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière Questionnaire

Auteur de l'avis :

☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre
Expéditeur : Conseil d'Etat du Canton de Vaud
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 30 septembre 2020 à l'adresse suivante : VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)		
☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
Remarques / Proposition d'amendement :		

2. Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)		
☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
Remarques / Proposition d'amendement : En raison de l'intérêt qu'ont les entreprises à renouveler leur parc de véhicules pour économiser sur le carburant et les différentes taxes, le délai de 5 ans ne devrait pas avoir une grande incidence pour les entreprises qui assurent un trafic transfrontalier.		

3.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? <i>(art. 45a al. 3 du projet LCR)</i>		
	☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Cette possibilité d'allongement du délai pour les transports non transfrontaliers permettra aux petites entreprises de transport de poursuivre leur activité dans certaines régions alpines sans être soumises à des contraintes financières trop conséquentes pour adapter leur véhicule.		

4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? <i>(art. 45a al. 4 du projet LCR)</i>		
	☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement :		

5.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? <i>(art. 45a al. 5 du projet LCR)</i>		
	☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement :		

Von: [SCH Secrétariat](#)
An: [ASTRA-VL Standesinitiative-TI](#)
Cc: [Chevrolet Karen](#)
Betreff: Consultation 17.304 - initiative du canton du Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant !
Datum: Donnerstag, 1. Oktober 2020 14:46:47
Anlagen: [image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Madame,
Monsieur,

Par le présent courriel, nous vous confirmons que le canton du Jura ne prend pas position sur la consultation citée sous objet.

En vous remerciant d'en prendre note, nous vous présentons, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.



Secrétariat de la Chancellerie d'Etat

Sandrine Ribeaud

Secrétaire de la chancelière

Hôpital 2

CH-2800 Delémont

T +41 32 420 7205

sandrine.ribeaud@jura.ch



De : VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch <VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch>

Envoyé : jeudi, 1 octobre 2020 13:50

À : SCH Secrétariat <chancellerie@jura.ch>

Objet : Consultation

Meilleures salutations

Tony Sevinc

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes

Division Circulation routière

Véhicules

Adresse postale: 3003 Berne, emplacement: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen

Tél +41 58 463 23 91

Fax +41 58 463 43 21
tony.sevinc@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch



2020.03556

P.P. CH-1951
Sion

Poste CH SA

Commission des transports et des
télécommunications du Conseil
national
Monsieur Michael Töngi
Président
Palais fédéral
3003 Berne



Notre réf. BA
Votre réf. /

Date - 2 SEP. 2020

17.304. Initiative du canton du Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant !

Monsieur le Président,

Le Conseil d'Etat du canton du Valais a pris connaissance avec intérêt du projet élaboré par votre commission suite aux décisions des commissions des transports et télécommunications du Conseil des Etats et du Conseil national de donner suite à l'initiative du canton du Tessin citée en titre.

Le canton du Valais se préoccupe de longue date de la sécurité routière sur les axes transalpins. Grâce à la collaboration de l'office fédéral des routes et de l'administration fédérale des douanes, différentes mesures ont pu être réalisées pour améliorer la sécurité sur les axes internationaux du Simplon et du Grand-Saint-Bernard.

Les infrastructures ont été améliorées, notamment avec la création du centre de contrôle poids-lourds de St-Maurice, et les contrôles intensifiés. Les infractions constatées sont cependant encore élevées¹ et requièrent la vigilance des autorités. Les routes du Simplon et du Grand-St-Bernard culminent à des altitudes proches de 2000 mètres et sont ouvertes toute l'année. Le col du Simplon est par ailleurs le seul axe alpin à travers lequel le transport de matières dangereuses est autorisé sans restriction. Cela étant, il est judicieux d'imposer certains équipements techniques permettant de renforcer la sécurité des véhicules lourds. La modification législative mise en consultation complète les mesures déjà prises et contribuera à améliorer la sécurité du trafic international à travers les Alpes. Nous la soutenons.

De l'avis du Conseil d'Etat du canton du Valais, le projet préparé par votre commission est équilibré. Il prévoit un délai suffisant (5 ans) permettant aux entreprises de transport de s'adapter et laisse la possibilité au Conseil fédéral d'allonger ce délai pour les transports à travers les Alpes non transfrontaliers. Le projet tient ainsi compte des contingences des entreprises de transport actives sur le marché national et cible les risques, dans le sens où les véhicules potentiellement problématiques sont, dans une proportion importante, des poids-lourds étrangers affrétés au transit international. Le projet permet par ailleurs au Conseil fédéral d'étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité. Cette marge de manœuvre est admise, dans la mesure où elle devrait, cas échéant, être appliquée uniquement sur des tronçons bien spécifiques.

¹ En 2019, près du quart des poids-lourds contrôlés sur l'axe du Simplon étaient en infraction.



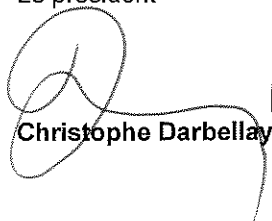
Nous insistons sur le fait que les cantons concernés doivent être véritablement entendus avant toute décision.

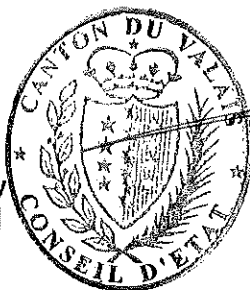
Le Conseil d'Etat du canton du Valais approuve les modifications proposées de la loi sur la circulation routière. Elles contribueront à améliorer la sécurité sur les routes de transit à travers les Alpes et compléteront les mesures déjà prises en matière d'infrastructures et de contrôles. De plus amples considérations figurent dans le questionnaire annexé.

En vous remerciant de l'intérêt que votre commission porte non seulement à la sécurité du transport routier mais également aux conditions particulières qui prévalent sur les axes de transit à travers les Alpes, et appelant de nos vœux un renforcement des dispositions législatives en la matière, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.

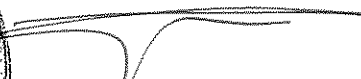
Au nom du Conseil d'Etat

Le président


Christophe Darbellay



Le chancelier


Philipp Spörri

Annexe questionnaire

Copie à par courriel à VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch



Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière

Questionnaire

Auteur de l'avis :

☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre

Expéditeur :

Chancellerie d'Etat du canton du Valais
Place de la Planta 3, Palais du Gouvernement
1950 Sion

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 30 septembre 2020 à l'adresse suivante : VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ?
(art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)

☒ OUI

☐ NON

☐ sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Cela permettra d'augmenter la sécurité du trafic international à travers les Alpes. Le Canton du Valais est directement concerné puisque s'y trouvent les axes du Simplon et du Gd-St-Bernard

2. Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ?
(art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)

☒ OUI

☐ NON

☐ sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Le délai paraît tout à fait adapté et nécessaire pour que les transporteurs disposent d'un peu de temps pour s'adapter.

3.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? <i>(art. 45a al. 3 du projet LCR)</i>		
	☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Cette solution est analogue à celle pratiquée au Gothard ce qui assure une certaine cohérence au système.		

4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? <i>(art. 45a al. 4 du projet LCR)</i>		
	☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement :		

5.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? <i>(art. 45a al. 5 du projet LCR)</i>		
	☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Il est nécessaire de prévoir une certaine souplesse dans des cas bien définis (exceptions)		



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Commission des transports et des
télécommunications du Conseil national
Monsieur Michael Töngi
Président
3003 Berne

Courriel : VL-Standesinitiative@astra.admin.ch

Fribourg, le 14 septembre 2020

17.304 Initiative du canton du Tessin. Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! – réponse à la consultation

Monsieur le Président,

Par courrier du 5 juin dernier, vous nous avez consultés sur l'objet cité en titre.

Nous vous prions de trouver en annexe le formulaire complété, manifestant le soutien de l'Etat de Fribourg à ce projet.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Anne-Claude Demierre, Présidente



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

—

Formulaire

Communication :

- a) à la Direction de la sécurité et de la justice, pour elle, la Police cantonale et l'Office de la circulation et de la navigation ;
- b) à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions ;
- c) à la Chancellerie d'Etat.

Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Extrait de procès-verbal non signé, l'acte signé peut être consulté à la Chancellerie d'Etat



Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière

Questionnaire

Auteur de l'avis :

☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autre

Expéditeur :

Etat de Fribourg

Chancellerie d'Etat

Rue des Chanoines 17

1700 Fribourg

Important :

Veillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 30 septembre 2020 à l'adresse suivante : VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ?
(art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)

☒ OUI

☐ NON

☐ sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

2. Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ?
(art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)

☒ OUI

☐ NON

☐ sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

3.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? <i>(art. 45a al. 3 du projet LCR)</i>		
	☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement :		

4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? <i>(art. 45a al. 4 du projet LCR)</i>		
	☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement :		

5.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? <i>(art. 45a al. 5 du projet LCR)</i>		
	☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement :		

CVP Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Per Mail an: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 21. September 2020

Vernehmlassung: Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»)

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Allgemeine Bemerkungen

Die Transitstrassen in den Alpenregionen sind für die Schweiz wichtige Verkehrsachsen. Der internationale Schwerlastverkehr macht rund 80 Prozent des gesamten Güterverkehrs in den Alpen aus. Gemäss ASTRA hat der Schwerverkehr im letzten Jahr im Vergleich zu den Vorjahren deutlich zugenommen. Die teils schweren Unfälle zeigen, dass erhöhte Sicherheitsanforderungen erforderlich sind. Die CVP erachtet es als wichtig, dass die Sicherheit auf den Alpenübergängen gewährleistet und das Gefahrenpotenzial eingedämmt wird.

Die CVP befürwortet somit die vorgeschlagene Gesetzesänderung, welche die Einführung von Mindeststandards vorsieht für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen für Lastwagen, welche die Transitstrassen im Alpengebiet befahren.

Wir teilen die Einschätzung, dass mit dieser Massnahme das **Gefahrenpotential des Schwerverkehrs verringert** und die **Verkehrssicherheit verbessert** werden kann.

Die im Inland eingesetzten Lastwagen sind u.a. aufgrund ihrer tieferen Laufleistung tendenziell älteren Datums als Lastwagen, die auf internationalen Langstrecken verkehren. Die CVP begrüsst deshalb, dass der Bundesrat eine **Sonderregelung für Binnentransporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, in Form einer Fristverlängerung** für die Ausrüstungsbeschaffung vorsehen kann. Mit einer solchen Sonderregelung können die in den Alpenkantonen tätigen Speditionsunternehmen entlastet und die Versorgung der Alpengebiete sichergestellt werden.

Die CVP begrüsst zudem, dass der Bundesrat gewisse Fahrzeuge, wie zum Beispiel Oldtimer, von der Ausrüstungspflicht ebenfalls ausschliessen kann.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

CHRISTLICHDEMOKRATISCHE VOLKSPARTEI DER SCHWEIZ

Sig. Gerhard Pfister
Präsident der CVP Schweiz

Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin CVP Schweiz



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☒ Übrige

Absender:

Dynamic Test Center AG

Route Principale 127

2537 Vauffelin

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?
(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Kommission für Verkehr und
Fernmeldewesen des Nationalrats
CH-3003 Bern

Per E-Mail an:
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

30. September 2020

Stellungnahme economiesuisse: 17.304 Standesinitiative. Sichere Strassen jetzt!

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie uns eingeladen, bezüglich der im Betreff genannten Initiative zu einem Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft vertritt economiesuisse rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt etwa zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Alle diese Mitglieder sind an einem leistungsfähigen und sicheren Verkehrssystem interessiert, das wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ansprüchen gleichermassen Rechnung trägt.

Obwohl das Grundanliegen eines sicheren alpquerenden Schwerverkehrs nachvollziehbar ist, lehnt economiesuisse die vorliegende Initiative sowie den Umsetzungsvorschlag der KVF-NR vollumfänglich ab. Zum einen ist der gesetzliche Handlungsbedarf ungenügend begründet. Weder die Notwendigkeit (Nachweis der signifikanten Häufung von Unfällen im Transitverkehr), noch das Verbesserungspotential der vorgeschlagenen Lösung sind ausreichend untersucht worden. Zum anderen fehlt die eigentlich erforderliche Regulierungsfolgenabschätzung, welche die Effizienz und Verhältnismässigkeit der beabsichtigten Massnahmen untersucht (Relation der wirtschaftlichen Kosten zum Mehrwert). Letztlich hat die Kommission eine unbefriedigende Konstellation geschaffen, da sowohl gegen den Umsetzungsvorschlag als auch gegen die, gemäss erläuterndem Bericht, verworfene Alternative ausschliessende Vorbehalte bestehen. Stattdessen spricht sich economiesuisse für die bisherige Ausrichtung der technischen Anforderungen an Motorfahrzeuge am EU-Recht aus, wie dies im Landverkehrsabkommen vorgesehen ist.

Eine ausführliche Begründung dieser Position finden Sie im beiliegenden Fragebogen. Ergänzend unterstützen wir integral die Stellungnahmen unserer Mitglieder, sowie jene des Nutzfahrzeugverbands ASTAG.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer
Projektleiter Infrastrukturen

- Beilage erwähnt



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen

Hegibachstrasse 47

8032 Zürich

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

economiesuisse lehnt die Initiative sowie den Umsetzungsvorschlag der KVF-NR vollumfänglich ab. Drei Gründe sind hierfür ausschlaggebend:

1. **Der gesetzliche Handlungsbedarf ist ungenügend begründet:** Weder gibt es Anzeichen oder Untersuchungen, die auf eine besondere Unfallhäufigkeit im alpquerenden Schwerverkehr hinweisen, noch wurde der genügende Nachweis erbracht, dass die von der KVF-NR gewünschten technischen Vorkehrungen die Verkehrssicherheit effektiv verbessern. Die Notwendigkeit solcher Nachweise wären gem. Gutachten von Prof. Dr. Epiney im Sinne der Verhältnismässigkeit notwendig (siehe Ziffer 42).
2. **Keine Regulierungsfolgeabschätzung, keine Berücksichtigung der Marktentwicklung:** Für die betroffenen Unternehmen hätte die vorgeschlagene Änderung des SVG potenziell einschneidende Folgen. Durch die Delegationsnorm und die mögliche Anwendung der Regelung über den alpquerenden Verkehr hinaus sind zudem weitreichende wirtschaftliche Implikationen zu erwarten. Auch gibt es keine Analyse zum Einfluss der Marktentwicklung im Bereich der Assistenzsysteme im Schwerverkehr (z.B. ob die Regulierung von der Marktentwicklung in den nächsten Jahren überholt wird). Angesichts dieser Umstände ist der Verzicht auf eine Regulierungsfolgeabschätzung nicht nachvoll-

	ziehbar. <i>economiesuisse</i> ist der Ansicht, dass der Verzicht auf eine Regulatorfolgeabschätzung nicht mit den rechtlichen Anforderungen an den gesetzgeberischen Prozess vereinbar ist. Art. 170 BV, Art. 111 Abs. 3 und Art. 141 Abs. 2 des Parlamentsgesetzes sowie eine entsprechende Richtlinie des Bundesrates halten detailliert und verbindlich fest, dass Massnahmen des Bundes auf ihre Wirksamkeit zu prüfen sind. Das SECO stellt auf seiner Website hierfür sogar eine Checkliste bereit. 3. Keine gangbare Umsetzungsvariante: Die Kommission hat einen Umsetzungsvorschlag vorgelegt, der zwar auf die inländischen Transportunternehmen Rücksicht nimmt, jedoch gemäss begleitendem Gutachten europarechtswidrig ist. Die von der Kommission verworfene Alternative ist wiederum europarechtskonform, jedoch volkswirtschaftlich nicht gangbar. Die Kommission hat damit eine Konstellation geschaffen, in der in jedem Fall keine realistische Umsetzungsvariante existiert. Dies ist grundsätzlich unbefriedigend und keine gute Basis für einen gesetzgeberischen Prozess. <i>economiesuisse</i> spricht sich dafür aus, dass die Weiterentwicklung der technischen Anforderungen an Motorfahrzeuge weiterhin über den bewährten Weg des Landverkehrsabkommen und in Abstimmung mit der massgebenden EU-Regulierung erfolgt. Das EU-Recht sieht insbesondere keine Nachrüstungspflicht vor – es gelten die jeweils zum Erstimmatrikulationszeitpunkt bestehenden technischen Anforderungen. Ergänzend sind aus der Sicht von <i>economiesuisse</i> folgende Punkte zu beachten: ▪ Das Potential für einen Sicherheitsgewinn im alpquerenden Schwerverkehr auf Seiten der Infrastruktur ist unbestritten. Entsprechend sollte darauf fokussiert werden, etwa durch eine möglichst schnelle Umsetzung des Sanierungstunnels am Gotthard. ▪ Es gibt berechtigte technische und juristische Zweifel an der Zweckmässigkeit der vorgeschlagenen Vorschriften. Insbesondere wird der erzielbare Sicherheitsmehrwert der geforderten Fahrassistenzsysteme im Schwerverkehr falsch eingeschätzt. Sowohl nach EU- als auch nach Schweizer Recht sind Notbrems- und Spurhalteassistenzsysteme bereits seit dem 1. November 2015 obligatorisch. Einerseits dürfte im von der Kommission vorgesehenen Zeitrahmen (2027) die Marktentwicklung und -durchdringung entsprechend vorwärtsgen, so dass die Initiative ins Leere läuft. Andererseits ist nicht absehbar, dass weitere verfügbare Assistenzsysteme (z.B. Rückfahr- oder Abbiegeassistenz) im Transitverkehr einen signifikanten Effekt im Bereich der Sicherheit erzielen. Damit dürfte die Initiative auch aus technischer Sicht ihr Ziel verfehlen. ▪ Letztlich gilt es zu betonen, dass das begleitende Gutachten von Prof. Dr. Epiney klare Aussagen zur Kohärenz der geplanten Massnahmen trifft (Ziffer 41): Es muss der eindeutige Nachweis erfolgen, dass die vorgesehene Massnahmen die Verkehrssicherheit spezifisch im Transitverkehr erhöht. Die Erbringung des Nachweises für den gesamten Strassenverkehr wäre nicht ausreichend. In diesem Sinne entbehrt die vorgesehene Regelung einer ausreichenden Grundlage.
--	--

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

Bemerkungen / Änderungsantrag: Das EU-Recht sieht vor, dass die technischen Anforderungen bei der erstmaligen Immatrikulation eines Fahrzeugs ausschlaggebend sind. Nachrüstungen sind prinzipiell nicht vorgesehen. Es gibt keinen Grund von dieser Handhabung im Sinne eines «Swiss finish» abzuweichen. Die Frist von fünf Jahren scheint ausserdem willkürlich gesetzt und nimmt keinen Bezug auf den heutigen Fahrzeugpark im In- und Ausland oder die gängigen Investitionszyklen der Branche.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie bei Frage 1 ausgeführt, lehnt economiesuisse die Vorlage vollumfänglich ab. Die Problematik der Ausnahmeregelung veranschaulicht die Dysfunktionalität des Vorhabens: Es handelt sich um einen Swiss Finish, der ohne Ausnahmen und Sonderregeln nicht funktionieren kann. Aus wirtschaftlicher Sicht wäre diese Ausnahme notwendig, sofern die Kommission die Vorlage tatsächlich weiterverfolgt. Massnahmen im Transitverkehr sollten möglichst nicht verzerrend auf den Schweizer Binnenmarkt wirken. Im Sinne der EU-Regulierung wäre in diesem Fall jedoch gar keine Frist vorzusehen, sondern maximal ein Stichtag für Neuimmatrikulationen (siehe Antwort auf Frage 2).		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist in keiner Weise ersichtlich, warum dem Bundesrat via Delegationsnorm eine derart einschneidende Regulierungskompetenz zukommen soll. Die für den alpenquerenden Güterverkehr vorgebrachten Einwände gelten für weitere Strecken in noch stärkerem Ausmass.		
5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie bei Frage 1 und Frage 3 ausgeführt, lehnt economiesuisse die Vorlage vollumfänglich ab. Auch hier erzeugt der Swiss Finish einen ineffizienten Bedarf nach Sonderregeln und Ausnahmen.		

	Sofern die Kommission die Vorlage weiterverfolgt, sind Ausnahmen insofern unumgänglich, dass gewisse Fahrzeuge aufgrund ihres Anwendungsbereichs und ihrer Eigenschaften gar nicht im Sinne des Regulators erfasst werden könnten (z.B. Schneeräumungsfahrzeuge).
--	---

Commission des transports et des
télécommunications
CH-3003 Berne

Berne, 7 septembre 2020 / nb
VL Iv.ct. TI 17.304

Par e-mail :
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Initiative cantonale 17.304 «Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!»
Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

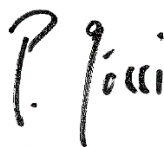
PLR.Les Libéraux-Radicaux rejette ce projet. La sécurité routière constitue certes un enjeu majeur de notre politique des transports. Il ne ressort toutefois pas du rapport de la commission qu'un problème sérieux et récurrent en matière de sécurité existe sur les axes de transit - ciblés par cette initiative cantonale - plus que sur le reste du réseau routier suisse. La commission doit se pencher à nouveau sur cette question de fond avant de prendre des mesures aux conséquences sérieuses. Il semblerait que, dans le meilleur des cas, la sécurité routière, dont le niveau est très élevé en Suisse, ne se verrait améliorée que de manière très marginale par les mesures proposées. La proportionnalité de ces mesures doit donc être étudiée avec diligence, sachant qu'une part importante du capital investi récemment dans le renouvellement de la flotte par les entreprises de transport sera détruite. Une estimation du capital ainsi perdu devra être présentée à la commission lors du prochain traitement de cet objet.

Il ressort du rapport de la commission que les conséquences de cette adaptation de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) seraient majoritairement supportées par les entreprises de transport suisses, et non par leurs concurrentes européennes. En effet, les véhicules en circulation internationale sont, en moyenne, plus modernes que ceux utilisés dans le trafic intérieur. Il est d'ores et déjà clair que le régime spécial prévu pour la Suisse méridionale et le Valais (allongement du délai pour mettre la flotte à jour) ne pourra pas être appliqué.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
La Présidente

Le Secrétaire général



Petra Gössi
Conseillère nationale



Samuel Lanz



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Feuerwehr Koordination Schweiz FKS
Christoffelgasse 6
3011 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen.

Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

	Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.	
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen. Zwar betrifft die Vorlage derzeit nur einzelne Kantone / Strecken. Die FKS äussert sich jedoch einerseits aus grundsätzlichen Überlegungen. Andererseits wird der Bundesrat in der Vorlage ausdrücklich dazu ermächtigt, die Regelung auf weitere Strecken auszudehnen (vgl. Art. 45a Abs. 4 E-SVG).		

Wir beantragen deshalb, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht.

Eine neue Formulierung für Art. 45a Abs. 5 E-SVG könnte somit lauten (Änderung / Ergänzung *kursiv*):

⁵ *Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen. Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.*

Begründung:

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind). Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstplicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich, und das ist zentral, wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Amt für Bevölkerungsschutz und Militär Feuerwehrinspektorat Uri Lehnplatz 22 6460 Altdorf UR
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen. Zwar betrifft die Vorlage derzeit nur einzelne Kantone / Strecken. Die FKS äussert sich jedoch einerseits aus grundsätzlichen Überlegungen. Andererseits wird der Bundesrat in der Vorlage ausdrücklich dazu ermächtigt, die Regelung auf weitere Strecken auszudehnen (vgl. Art. 45a Abs. 4 E-SVG).		

Wir beantragen deshalb, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht.

Eine neue Formulierung für Art. 45a Abs. 5 E-SVG könnte somit lauten (Änderung / Ergänzung *kursiv*):

⁵ *Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen.* Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.

Begründung:

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind). Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich, und das ist zentral, wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.

Kommission für Verkehr und
Fernmeldewesen
CH-3003 Bern

Datum
30.09.2020

Telefon
052 723 05 56

Unser Zeichen
Walter Wobmann

Betrifft
Stellungnahme FMS

Stellungnahme Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS – Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sichere Strassen jetzt!»

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS setzt sich seit 1914 für das Wohl der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ein und vertritt deren Interessen. Angeschlossen sind rund 160 Clubs und zwei Kantonalverbände, aber auch Einzelmitglieder. Als Landesverband unterstützen wir ebenfalls die Anliegen des Motorradsports sowie des Motorrades im Allgemeinen. Die FMS arbeitet in verschiedenen nationalen Gremien aktiv mit und ist Mitglied der Swiss Olympic, der FIM Europe sowie der Weltorganisation FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Allgemeine Bemerkungen

Die FMS lehnt die Standesinitiative und den Umsetzungsvorschlag der KVF-N ab. Die vorgeschlagene Einführung eines Obligatoriums von Fahrassistenzsystemen resp. eines Fahrverbots für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge erscheinen uns kein verhältnismässiges Mittel zu sein, um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Transitachsen zu erreichen.

Viele Fahrerassistenzsysteme haben keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrssicherheit auf Alpentransitstrecken. Denn Fahrerassistenzsysteme wie der Rückfahrassistent, der Abbiegeassistent oder der Assistent für den toten Winkel sind für den Verkehr in geschlossenen Ortschaften wichtiger als auf Transitstrassen im Alpenraum; sie tragen insbesondere zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer oder Fussgänger bei. Darüber hinaus gibt es keinen Grund, an Alpenpässen oder Tunnels strengere Vorschriften als in Agglomerationen einzuführen; der Schwerverkehr ist an den Zufahrten zu einigen Agglomerationen manchmal stärker als am Gotthardtunnel.

Eine Unterscheidung in der Anwendung (Parallelregime) würde zu einer administrativen Überlastung führen und die Durchführung von Kontrollen erschweren. Auch darf man nicht vergessen, dass sich die Technologie in diesem Bereich sehr schnell entwickelt. Assistenzsysteme, die zu einem bestimmten Zeitpunkt obligatorisch sind, können schnell veralten. Zusätzliche Nachrüstungen sind oft teurer und von geringerer Qualität als die in den Fahrzeugen installierte Erstausrüstung.

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Weit wirkungsvoller ist es, mit einer durchgehenden einspurigen Streckenführung in jede Richtung ohne Gegenverkehr auf den Transitachsen die Verkehrssicherheit gezielt zu verbessern. In diesem Zusammenhang müssen Engpässe beseitigt, die Kapazitäten erweitert und der Sanierungstunnel am Gotthard so rasch wie möglich gebaut werden. Denn der beste Weg zur Verbesserung der Sicherheit besteht darin, sich auf den Ausbau und die Renovierung der Verkehrsinfrastruktur zu konzentrieren und Verstösse zu melden.

Detaillierte Bemerkungen

Nachrüstungspflicht als Swiss Finish

Beginnend ab 2022 müssen gemäss Art. 6 und Art. 9 der EU-Verordnung 2019/2144 vom 27. November 2019 alle Kraftfahrzeuge resp. Lastwagen und Gesellschaftswagen mit verschiedenen Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet sein. An dieser Stelle sei bemerkt, dass entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht das EU-Recht keine Nachrüstungspflicht vorsieht (Kapitel 1.4. Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht S.6 und Kapitel 3.3. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft S. 10: «Ab 2022 müssen in der EU in bestimmte neue Transportmotorwagentypen sowie ab 2024 auch in bereits bestehende Modelle zahlreiche neue Sicherheitssysteme eingebaut werden.»).

Auf der EU-Ebene wird in diesem Zusammenhang vielmehr ein Stichdatum fixiert, ab welchem die Typengenehmigung verweigert wird, gefolgt von einem Stichdatum, ab welchem das Zulassungsverbot betreffend die Neuimmatriculation gilt. Der Anhang II der EU-Verordnung 2019/2144 führt die Art der Ausrüstung sowie die Stichdaten detailliert auf. Die Umsetzung beginnt im Jahr 2022 und reicht bis ins Jahr 2029.

Geringe Wirkung

Gemäss Art. 103 Abs. 6 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge müssen bereits seit dem 1. November 2015 - sowohl nach dem EU-Recht als auch nach dem harmonisierten Schweizer Recht - neu in Verkehr gesetzte Lastwagen und Gesellschaftswagen mit Notbrems- und Spurhalteassistent obligatorisch ausgerüstet sein. Insbesondere der Notbremsassistent ist ein wirkungsvolles System und verhindert u.a. etwa Auffahrunfälle bei plötzlich auftretenden Staus. Sollte aber ab dem Jahre 2027 für Fahrzeuge ohne diese beiden auf Transitachsen vergleichsweise wirksamen Assistenten ein Fahrverbot gelten, betrifft das effektiv nur ganz wenige Fahrzeuge. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die mindestens zwölf Jahre alt und noch mit keinem Notbremsassistenten ausgerüstet sind. In erster Linie sind dies Fahrzeuge im Nah-, bzw. Binnenverkehr von Schweizer Transportunternehmen. Somit stellt sich hier ganz konkret die Frage der Verhältnismässigkeit eines Fahrverbots.

Andere Systeme entfalten ihre Wirkung nur äusserst marginal auf den Transitachsen, etwa wie der Rückfahrassistent, der Abbiegeassistent oder die konstruktiven Massnahmen, welche ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger oder Fahrradfahrende besser sichtbar machen sollen.

Es wurde nicht an alle Fahrassistenzsysteme gedacht

In diesem Zusammenhang sind noch die Assistenten zu erwähnen, die weniger der Verkehrssicherheitserhöhung dienen als vielmehr den Fahrer dabei unterstützen, möglichst verbrauchsgünstig und umweltschonend zu fahren, wie etwa intelligente Tempomate, die das vorausliegende Gelände kennen und gestützt darauf Geschwindigkeit, Gänge und Drehzahl passgenau

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

und automatisch wählen. Der intelligente Tempomat senkt nicht nur den Verbrauch und schont somit die Umwelt, er entlastet vor allem auch den Fahrer, was wiederum der allgemeinen Verkehrssicherheit zugutekommt. Diese Assistenten finden jedoch weder in der EU-Verordnung noch in der Standesinitiative eine Erwähnung.

Damit wollen wir darauf aufmerksam machen, dass Assistenten nicht nur allein unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit beurteilt werden sollten.

Abschliessende Bemerkungen

Der erhoffte Sicherheitsgewinn ist mit der geplanten Regelung nicht zu erreichen. Assistenzsysteme können zwar einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr. Zudem lassen sich heute die meisten Assistenzsysteme vom Fahrer deaktivieren, der weiterhin für die Bedienung des Fahrzeuges verantwortlich ist. Die Einführung teil- oder vollautonomer Fahrsysteme ist derzeit noch nicht absehbar.

Dem gesamten Gesetzesentwurf fehlt zudem eine Wirkungsfolgeabschätzung. Auch sollte die Schweiz nicht vom etablierten Verfahren der gleichförmigen Übernahme von EU-Recht ins eigene Recht abweichen, insbesondere nicht bei Fristen.

In keinem Fall sollen Fahrzeuge, die bei der Erstimmatrikulation sämtlichen zu diesem Zeitpunkt geltenden technischen Anforderungen genügen, nicht nachträglich vom Verkehr ausgeschlossen werden. Nachrüstungen können höchstens dann verlangt werden, wenn die Nachrüstung technisch möglich und mit vertretbarem Aufwand verbunden ist.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Sportliche Grüsse

FMS Sekretariat



Walter Wobmann
Präsident FMS



Andrea Läderach
Generalsekretärin FMS

Anhang

Bitte finden Sie beiliegend unsere Antworten zuhanden Ihres Fragebogens.

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Anhang

Fragebogen

**Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt!
Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes**

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?

(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

Nein.

Der erhoffte Sicherheitsgewinn ist mit der geplanten Regelung nicht zu erreichen. Assistenzsysteme können zwar einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?

(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

Nein.

Eine Differenzierung zwischen den Transitachsen und dem übrigen Strassennetz erscheint uns unschlüssig: Die Mehrheit der Assistenzsysteme kann ihre Wirkungen gerade auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen besser entfalten als auf der Autobahn.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?

(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)

Nein.

Obwohl wir die Einführung einer frühzeitigen Ausrüstungspflicht ablehnen, braucht es - wenn überhaupt - eine deutlich längere Frist (es wäre noch besser, gar keine vorzusehen), damit alle inländischen Fahrzeuge die Transitachsen für den Binnentransport benutzen können, was wiederum der Versorgungssicherheit unseres Landes zugutekommt.

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?

(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

Nein.

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Unabhängig davon, dass wir die damit einhergehende noch stärkere Benachteiligung der einheimischen gegenüber ausländischen Unternehmen ablehnen, müsste diese Vorkehrung der Kohärenz wegen von Anfang an auf sämtliche Strassen ausgedehnt werden.

Das somit vorgeschlagene Fahrverbot für Nahverkehrsfahrzeuge übersieht, dass diese wesentlich länger im Verkehr sind als Fahrzeuge im Fernverkehr. Nahverkehrsfahrzeuge frühzeitig aus dem Verkehr zu ziehen bzw. ihnen die meist nur gelegentliche Benutzung der Transitachsen zu verbieten, erzeugt einen aus unserer Sicht nicht zu rechtfertigenden marginalen Sicherheitsgewinn. Dabei darf nicht vergessen werden, dass eine eventuelle Nachrüstung von Assistenzsystemen oft nicht praktikabel ist, da man tief in die Fahrzeugtechnik eingreifen müsste.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

Nein.

Sollte jedoch die Standesinitiative umgesetzt werden, so könnten dank dieser Regelung wenigstens die stossenden Fälle unterbunden werden.



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich

Elektronisch verschickt an:

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Kommission für Verkehr und
Fernmeldewesen
des Nationalrates
CH-3003 Bern

Zürich, 30. September 2020

**Stellungnahme zur Umsetzung Kt. Iv. TI. (17.304) Sichere Strassen jetzt!
(Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Diverse sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme für den Schwerverkehr stehen schon seit Jahren zur Verfügung. Sie werden laufend verbessert und ergänzt. Es ist somit sinnvoll, bei der Software, d.h. den Assistenz-Systemen, und nicht nur bei der Hardware der Infrastruktur (wie u.a. des Gotthardstrassentunnels) für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und für die Allgemeinheit zu investieren. Hier knüpft die Tessiner Standesinitiative an, die für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen fordert.

Fussverkehr Schweiz begrüsst diese Standesinitiative. Generell steht dabei mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden im Fokus. Wenn mittels technischer Assistenz schwere Unfälle mit Beteiligung von schweren Motorfahrzeugen verhindert werden können, gilt es diese auch innerorts, wo die meisten dieser Kollisionen stattfinden (Sinus-Report 2018), mittelfristig einzusetzen. Dabei sind besonders fatale Zusammenstösse zwischen schwer motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu verhindern.

Wir danken Ihnen für die Kenntnissnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen
Monika Litscher
Geschäftsleiterin

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
043 488 40 30, fussverkehr.ch
info@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Suisse
Association des piétons
Secrétariat romand, 1000 Lausanne
043 488 40 33, mobilitepietonne.ch
secretariat@mobilitapietonne.ch

Mobilità pedonale Svizzera
Associazione dei pedoni
6900 Lugano
091 604 50 29, mobilitapedonale.ch
segretariato@mobilitapedonale.ch



Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ja. Es ist wesentlich, dringlich und relevant für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenz-Systeme des Schwerverkehrs auf der Strasse von allen Fahrzeugen verwendet werden.

Es ist sinnvoll, dass auf den exponierten Strecken mit erhöhter Unfallgefahr bzw. grösseren Unfallauswirkungen, wie die Alpenquerungen, auf den Pässen (z.B. Simplon) oder im Tunnel mit Gegenverkehr (z.B. Gotthard) verbesserte Assistenzsysteme zum Einsatz kommen. Fussverkehr Schweiz stimmt den beiden Absätzen des Artikels zu.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir plädieren für eine Maximaldauer bei der Assistenzsystemanpassung.
«...erstmalig obligatorisch wurde, noch maximal fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.»

	Mit dieser Änderung hat der Bundesrat die Kompetenz in gewissen Fällen sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme schon früher als erst nach fünf Jahren in der Verordnung als obligatorisch zu verfügen. Dies ermöglicht einen baldmöglichsten Sicherheitsgewinn durch Assistenz-Systeme für die Verkehrsteilnehmenden.		
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst effektiv zu steigern, sollten alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen. Das Gesetzesvorhaben zielt ohne eine Sonderbehandlung mit einer längeren Frist auf eine Verbesserung der Ausrüstung des sicherheitsgefährdenden Verkehrs der Alpengebiete. Fussverkehr Schweiz begrüsst die Schritte in die Richtung einer möglichst vollständigen Umsetzung der Standesinitiative.		
4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies ist eine sehr gute und folgerichtige Massnahme. Damit könnten in Absprache mit den betroffenen Kantonen u.a. künftig auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare neuralgische Strecken mit Unfallschwerpunkten angegangen werden. Damit lassen sich zudem auf exponierten Strecken in Städten und Agglomerationen, z.B. mit entsprechendem Mischverkehr, die sicherheitstechnischen Bestimmungen mittels höherer Anforderungen an schwere Motorfahrzeuge verbessern. Denkbar ist z.B. für gewisse Strecken der Abbiegeassistent für Lastwagen, der Velofahrende und Zufussgehende erkennt und den Lastwagenfahrenden auf ebendiese explizit aufmerksam macht. Für neue Lastwagen sollte eine solches Assistenz-System obligatorisch erklärt werden. Nach einigen Jahren soll auf gewissen Strecken diese Voraussetzung für alle Gefährte definiert werden. Damit wird ein Beitrag zur Verhinderung von fatalen Verkehrsunfällen auf exponierten Strecken und zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomerationen und auf dem Land mittels Technik geleistet.		
5.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		

	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Es gibt sicherlich einzelne ausgewählte Situationen bzw. Fahrzeuge, die unter besonderen Umständen entsprechende Auflagen nicht erfüllen können. Der Bundesrat soll im Rahmen der Verhältnismässigkeit für einzelne Verkehre Ausnahmen erlassen können. Allerdings gilt es die Ziele der Standesinitiative umzusetzen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Jegliche grosszügige Ausnahme-Regelung unterhöhlte ein solches Ziel.		

Abs.: Greenpeace, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
des Nationalrates
3003 Bern

via E-Mail an: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Zürich, 22. September 2020

Stellungnahme zur Umsetzung Kt. Iv. TI (17.304) Sichere Strassen jetzt! (Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, uns zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes äussern zu können.

Mit dem Beschluss zum Bau einer zweiten Gotthardröhre für den Strassenverkehr wurde vor allem im Namen der Verkehrssicherheit eine grosse Investition in Milliardenhöhe genehmigt. Diese 2. Röhre wird frühestens ab 2032 zur Verfügung stehen, diverse sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme für den Schwerverkehr stehen schon seit Jahren zur Verfügung (und werden laufend verbessert und ergänzt). Es ist vor diesem Hintergrund nur vernünftig, möglichst rasch auch bei der Software, den Assistenz-Systemen, und nicht nur bei der teureren Hardware, der Verbesserung der Infrastruktur, das bestmögliche für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und für die Allgemeinheit herauszuholen. Genau in diese Kerbe schlägt die Tessiner Standesinitiative, welche für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen fordert.

Greenpeace Schweiz begrüsst diese Standesinitiative. Zur Einordnung der Dringlichkeit und Relevanz des Themas Unfälle und Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Bereich Schwerverkehr reichen folgende zwei Fakten: Pro Jahr verursacht der Schwerverkehr 122 Mio. CHF externe Kosten im Bereich Unfälle, zudem fordern Unfälle von schweren Motorfahrzeugen 140 Schwerverletzte und 30 Getötete jährlich.

Der Schwerverkehr verursacht hohe externe Kosten im Bereich der Unfälle: Die Erhebung zu den externen Kosten des Verkehrs des ARE kommt zum Ergebnis, dass der Schwerverkehr in Sachen Unfälle im Jahr 2017 122 Mio. CHF externe Kosten verursacht hat.¹ Auch die in den vergangenen Jahren (2010-2016) lag dieser Wert immer zwischen 99 und 208 Mio. CHF pro Jahr. Das sind erhebliche Kosten, welche die Allgemeinheit tragen muss. Insgesamt waren es im Jahr 2017 1'435 Mio. CHF an ungedeckten Kosten, welcher der Schwerverkehr verursacht hat und für welche die Allgemeinheit aufkommen musste. Wenn mit dieser Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes die Minimal-Anforderungen an Lastwagen und Cars bezüglich der sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen angehoben werden, so wird dies helfen können, Unfälle zu vermeiden und damit auch die externen Kosten des Schwerverkehrs im Bereich Unfälle und somit auch im Allgemeinen zu senken.

In einer Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung² wird festgehalten, dass die Letalität (Anzahl Getötete pro 10'000 Verunfallte) bei Unfällen im Schwerverkehr enorm viel höher ist als bei anderen Fahrzeugkategorien: So liegt diese etwa bei 360 getöteten Personen. Bei Motorrädern oder leichten Motorwagen sind es jeweils ca. 120 respektive 100 getöteten Personen. Des Weiteren wird in der Studie resümiert: Unfälle von schweren Motorfahrzeugen fordern 140 Schwerverletzte und 30 Getötete jährlich. Bei diesen Unfällen sind mehr als 80 % der Opfer andere beteiligte Verkehrsteilnehmende. Aufgrund der enormen physischen Kräfte eines Lastwagens ist es wenig erstaunlich, dass ebendiese eine sehr hohe Letalität zur Folge haben und bei den Opfern vor allem auch andere Verkehrsteilnehmer betroffen sind. Auch vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten.

Die Standesinitiative Tessin verlangt, dass veraltete Lastwagen und Cars ohne moderne Sicherheits-Assistenz-Systeme nur noch eine gewisse Zeit auf den besonders gefährlichen Routen durch die Alpen verkehren dürfen. Anschliessend dürfen diese alten Lastwagen und Cars auf diesen Routen nicht mehr verkehren oder müssten entsprechend nachgerüstet werden. Damit kann auf ebendiesen Strecken ein höheres Sicherheitsniveau erreicht werden, was allen Verkehrsteilnehmern und der Allgemeinheit zugutekommt.

Für die Standesinitiative Tessin sprechen insbesondere folgende Gründe:

- **Anwendung eines bestehenden politischen Instruments**
Bereits heute ist es üblich, einzelne Fahrzeuge aus Sicherheitsgründen auf gewissen Strassenabschnitten nicht zu erlauben.
- **Frankreich und Österreich kennen ähnliche Verbote für ältere Lastwagen**
Im Mont-Blanc-Tunnel sind Lastwagen älter als Euro 3 verboten, auf der Brenner-Route sind Lastwagen älter als Euro 5 nachts nicht erlaubt.
- **Veraltete Lastwagen stellen das grösste Sicherheitsrisiko dar**
Bei schweren Unfällen auf den Alpentransitachsen (Gotthardstrassentunnel, Simplonpass, San-Bernardino-Route) sind meistens Lastwagen beteiligt. Bereits

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (2020), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2017.

² Niemann, S. Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU; 2020.

heute liesse sich ein grosser Teil dieser Unfälle vermeiden, wenn alle Lastwagen konsequent mit den mittlerweile standardmässigen Fahrassistenz-Systemen ausgestattet wären, die seit 2015 Voraussetzung für die Zulassung neuer Lastwagen sind (Antiblockiersystem, Notbremse-Assistenz-System, Spurhalte-Assistenten³, Reifendruckkontroll-System und Stabilitätskontroll-System gemäss [Art. 103](#) der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS). Auch in Zukunft wird es weitere Assistenzsysteme geben, welche die Sicherheit steigern können. Diese werden mit dem neuen Gesetz dann auch auf den Alpentransitachsen Pflicht.

- **Gemäss ASTAG sind nur wenige Lastwagen betroffen**

Einige wenige Lastwagen mit veralteter Ausrüstung tragen wesentlich zum Sicherheitsrisiko bei. Gemäss dem Präsidenten des Nutzfahrzeugverbandes ASTAG seien auf Schweizer Strassen [praktisch nur LKWs unterwegs, die 5 jährig oder jünger sind](#). Die Standesinitiative Tessin wird frühestens 2021 in Kraft treten – also 6 Jahre nachdem die geforderten modernen Assistenzsysteme für neue Lastwagen EU-weit obligatorisch sind. Es sind somit nur wenige Fahrzeuge betroffen.

- **Eine Umsetzung im Einklang mit den Bilateralen Verträgen Schweiz-EU ist grundsätzlich möglich**

Gemäss Einschätzung von Markus Kern (Spezialist für EU- und Verkehrsrecht der Universität Fribourg) ist es grundsätzlich möglich, die Standesinitiative Tessin [so umzusetzen, dass sie mit den Bilateralen Verträgen Schweiz EU vereinbar ist](#). Voraussetzung für eine EU-kompatible Umsetzung ist, dass nicht flächendeckend sondern nur auf bestimmten Strecken moderne Assistenzsysteme für Lastwagen für obligatorisch erklärt werden. Damit ist das Gesetzesvorhaben verhältnismässig. Zudem muss dieses auch diskriminierungsfrei sein. Im entsprechenden [Rechtsgutachten kommt Prof. Dr. Astrid Epiney](#) zum Schluss, dass eine «Sonderbehandlung» der für den Alpenraum wichtigen Transporte (wie es Abs. 3 vorsieht) nicht mit dem im Landverkehrsabkommen (LVA) verankerten Diskriminierungsverbot vereinbar sei. Wird dieser Absatz jedoch gestrichen, wäre das Gesetzesvorhaben verhältnismässig und diskriminierungsfrei und mit dem LVA kompatibel.

Greenpeace Schweiz begrüsst den ausgearbeiteten Vorentwurf der Kommission, welcher verlangt, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten sollen. Allerdings würden wir es bevorzugen, wenn für gewisse nicht-grenzüberschreitende Transporte von Seiten des Bundesrates keine eine längere Frist vorgesehen wird. Wie die Kommission ist Greenpeace Schweiz überzeugt, dass die vorgeschlagene Ausrüstungspflicht mit unfallvermindernden Assistenzsystemen das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs verringert und auf diese Weise der hohe Sicherheitsstandard auf den Schweizer Strassen weiter verbessert werden kann. Zudem ist von einer Verbesserung der Umwelt und Lärmbelastung in den betroffenen Regionen auszugehen, weil mit den neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden oder mit einer Verlagerung auf die Schiene zu rechnen ist.

³ Im italienischen Original "avviso di deviazione della corsia". Fälschlicherweise mit Spurwechsel-Assistent auf deutsch übersetzt.

Die detaillierten Anmerkungen und Einschätzungen zum Vorentwurf finden Sie im angehängten Fragebogen.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung (044 447 41 47; remco.giovanoli@greenpeace.org).

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Greenpeace Schweiz, Badenerstrasse 171, PF, 8036 Zürich Kontaktperson: Remco Giovanoli, Verantwortlicher Politik, 044 447 41 47, remco.giovanoli@greenpeace.org
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)			
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Es ist wesentlich, dringlich und relevant für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenz-Systeme des Schwerverkehrs auf der Strasse von allen Fahrzeugen verwendet werden. Vor allem auf den exponierten Strecken mit erhöhter Unfallgefahr bzw. grösseren Unfallauswirkungen, wie den Alpenquerungen, auf den Pässen (bspw. dem Simplon) oder im Tunnel mit Gegenverkehr im Gotthardstrassentunnel. Grundsätzlich stimmen wir darum diesen beiden Absätzen des Artikels zu.			

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)			
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme /	

			nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dazu haben wir einen Änderungsantrag (Einfügen eines «maximal»): «...erstmal obligatorisch wurde, noch <u>maximal</u> fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.» Mit dieser Änderung hat der Bundesrat die Kompetenz in gewissen Fällen sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme auch schon früher als erst nach fünf Jahren in der Verordnung als obligatorisch zu verfügen. Dies könnte künftig in Fällen von grosser Sicherheitszugewinnen durch Assistenz-Systeme für die Verkehrssicherheit von grossem Wert sein.			
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein, um die Sicherheit möglichst effektiv zu steigern, sollten alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den entsprechenden neuralgischen alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen. Es widerspricht zu einem gewissen Grad auch dem Ziel des Gesetzesvorhabens, wenn eine grundsätzliche Sonderbehandlung mit einer längeren Frist für die für die Alpengebiete wichtigen Verkehre angedacht ist. Allerdings würde Greenpeace Schweiz auch eine Umsetzung der Tessiner Standesinitiative mit einer Sonderbehandlung für die lokalen Verkehre dem Status quo klar vorziehen. Denn auch mit dieser längeren Frist für gewisse Verkehre würde die Verkehrssicherheit mit diesem Gesetzesvorschlag deutlich gesteigert.			

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)			
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies ist eine sehr gute Massnahme. So könnten künftig in Absprache mit den betroffenen Kantonen auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare neuralgische Strecken mit Unfallschwerpunkten angegangen werden. Damit wäre auf exponierten Stre-			

	cken in Städten und Agglomerationen, bspw. mit Mischverkehr, möglich ebenso höhere Anforderungen an den Schwerverkehr zu stellen. In einigen Jahren könnte bspw. für gewisse Strecken der Abbiegeassistent für Lastwagen, welcher Velofahrer und Fussgänger erkennt und auf ebendiese aufmerksam machen kann, für neue Lastwagen obligatorisch erklärt werden und anschliessend nach einigen Jahren auf gewissen Strecken als Voraussetzung definiert werden. Dies könnte dazu beitragen, dass fatale Verkehrsunfälle auf exponierten Strecken verhindert werden und eine Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomeration auf dem Land erreicht wird.
--	--

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es gibt sicherlich Situationen bzw. Fahrzeuge, bei welchen die entsprechenden Auflagen nicht erfüllt werden können. Der Bundesrat soll hier mit gesundem Menschenverstand und im Rahmen der Verhältnismässigkeit für einzelne Verkehre Ausnahmen erlassen können. Allerdings soll ebendieser in keiner Weise mit einer laschen Umsetzung durch eine grosszügige Ausnahme-Regelung das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesen exponierten Routen mindern. Konkrete Ausnahmen-Fälle sollten sich auf die Fahrzeuge des Militärs und Oldtimer beschränken.		



T +41 31 326 66 04
E urs.scheuss@gruene.ch

Office fédéral des
routes OFROU
3003 Berne

envoyé par e-mail: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

30 septembre 2020

Initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »; procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous offrir la possibilité de prendre part à cette consultation relative à la modification de la loi fédérale sur la circulation routière.

Les VERTS sont favorables à la mise en œuvre de l'initiative cantonale tessinoise « Pour des routes sûres maintenant ! » visant à améliorer la sécurité sur les routes et les tunnels alpins. Il s'agit d'une mesure rapide et efficace pour améliorer la sécurité, notamment sur les axes de transit. Malgré l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, il y a encore beaucoup trop de marchandises qui traversent les Alpes par la route, faisant courir des risques importants pour les autres usagers et la population. Exiger que les véhicules soient équipés de systèmes d'assistance pour éviter les collisions est donc hautement souhaitable.

La mise en place de cette initiative doit se faire de manière cohérente et non discriminatoire. Un avis de droit de l'Université de Fribourg a clairement indiqué qu'elle peut être mise en œuvre en conformité avec le droit européen, à condition de ne pas prévoir de différence entre le trafic interne et transfrontalier.

Les VERTS demandent donc de supprimer l'alinéa 3 de l'art. 45a, qui prévoit un allongement des délais pour les trajets non transfrontaliers. En introduisant un élément discriminatoire non justifié, cette disposition contreviendrait à l'accord bilatéral sur les transports terrestres et nuirait à la sécurité globale recherchée.

Nous vous remercions de prendre en compte notre position et vous prions de recevoir, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos cordiales salutations,

Balthasar Glättli
Président

Urs Scheuss
Secrétaire général suppléant



Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! » Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière Questionnaire

Auteur de l'avis :

☐ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☒ Autre

Expéditeur :

Les VERTS Suisses

Waisenhausplatz 21

3011 Bern

contact : urs.scheuss@gruene.ch

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 30 septembre 2020 à l'adresse suivante : VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ?
(art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)

☒ OUI

☐ NON

☐ sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

2. Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ?
(art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)

☒ OUI

☐ NON

☐ sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

3. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ?
(art. 45a al. 3 du projet LCR)

☐ OUI	☒ NON	☐ sans avis / non concerné
------------------------------	---	---

Remarques / Proposition d'amendement :

Nous avons lu avec intérêt l'avis de droit de l'Institut de droit européen de l'université de Fribourg. Il indique clairement que la mise en œuvre de l'initiative cantonale tessinoise est possible sans contrevenir à l'accord bilatéral, à condition de ne pas prévoir un régime spécial pour les transports non transfrontaliers. Les VERTS demandent donc la suppression de cet alinéa. Ainsi les buts visés par l'initiative cantonale tessinoise, à savoir améliorer rapidement la sécurité sur les routes menant aux tunnels alpins, sont atteints tout en respectant le cadre de l'accord bilatéral sur les transports.

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ?
(art. 45a al. 4 du projet LCR)

☒ OUI	☐ NON	☐ sans avis / non concerné
---	------------------------------	---

Remarques / Proposition d'amendement :

Nous sommes favorables à cette mesures. Exiger que les camions soient équipés d'instruments d'aide à la conduite est souhaitables sur d'autres tronçons concernés par le trafic lourd, y compris dans les villes et les agglomérations.

5. Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ?
(art. 45a al. 5 du projet LCR)

☐ OUI	☐ NON	☒ sans avis / non concerné
------------------------------	------------------------------	--

Remarques / Proposition d'amendement :

Le cas échéant, le CF devrait veiller à une mise en oeuvre non-discriminatoire, cf. nos remarques au point 3



Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
3003 Bern

Per E-Mail an: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

25. September 2020

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zu 17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zu 17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

Unsere Stellungnahme können sie dem ausgefüllten Fragebogen auf den folgenden Seiten entnehmen.

Wir danken ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen.

Bei Fragen dazu stehen ihnen die Unterzeichnenden sowie unser zuständiges Fraktionsmitglied, Nationalrätin Barbara Schaffner, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Grossen
Parteipräsident

Ahmet Kut
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion



Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch: Grünliberale Partei Schweiz (glp)

☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Grünliberale Partei Schweiz (glp)
Monbijoustrass 30
3011 Bern

Kontaktperson: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Fraktion (ahmet.kut@parl.ch / M. 079 560 56 63)

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Strassensicherheit ist unabhängig vom Zweck des Transports zu gewährleisten. Ausserdem widerspricht dies dem Gebot der Gleichbehandlung aller Transporteure und verletzt allenfalls Verträge mit der EU.		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)			
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		
5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)			
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, solange die Ausnahmen sehr streng gehandhabt werden (Bsp. Oldtimer). Armeefahrzeuge sind differenzierter zu betrachten und beispielsweise normale Personentransport-Fahrzeuge nach den gleichen Bedingungen wie zivile Fahrzeuge zu behandeln.		

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Freiburg, 15. September 2020 / mhe/imu

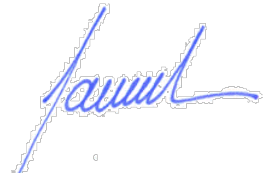
Vernehmlassung zur Standesinitiative, Sichere Strasse jetzt!

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonale Gebäudeversicherung, mit ihrem Kompetenzzentrum Intervention, ist auf kantonaler Ebene für das Feuerwehrwesen im Kanton Freiburg zuständig. In diesem Zusammenhang unterbreiten wir Ihnen unsere Stellungnahme zum Vorentwurf der oben erwähnten Standesinitiative.

Für die Kenntnisnahme danken wir Ihnen und grüssen Sie freundlich.

Departement Prävention & Intervention



Didier Carrard

Vizedirektor
Leiter Departement Prävention und Intervention



Martin Helfer

Leiter Intervention
Kantonaler Feuerwehrinspektor

Beilage:

- Stellungnahme zum Vorentwurf



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Kantonale Gebäudeversicherung

Maison de Montenach 1

1700 Freiburg

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen.

Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. Wir fordern jedoch eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Punkt 5.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen. Zwar betrifft die Vorlage derzeit nur einzelne Kantone / Strecken. Die KGV als Mitglied der Feuerwehr Koordination Schweiz äussert sich jedoch einerseits aus grundsätzlichen Überlegungen. Andererseits wird der Bundesrat in der Vorlage ausdrücklich dazu ermächtigt, die Regelung auf weitere Strecken auszudehnen (vgl. Art. 45a Abs. 4 E-SVG).		

Wir beantragen deshalb, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht.

Eine neue Formulierung für Art. 45a Abs. 5 E-SVG könnte somit lauten (Änderung / Ergänzung *kursiv*):

⁵ *Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen.* Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.

Begründung:

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind). Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich, und das ist zentral, wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 10. September 2020

Eidg. Vernehmlassung; 17.304 Standesinitiative. Sichere Strassen jetzt!; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 eröffnete die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) eine Vernehmlassung zum Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Regelung soll für alle vier Transitachsen der Schweiz gelten: Gotthard, San Bernardino, Simplonstrasse und Grosser Sankt Bernhard. Der Regierungsrat begrüsst Bestrebungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und stimmt der Vorlage grundsätzlich zu, auch wenn damit eine Ausrüstungspflicht für Fuhrhalter und Speditionsunternehmungen einhergeht.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Roger Nobs, Ratschreiber



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Kantonspolizei Obwalden Verkehrs- und Sicherheitspolizei Foribach 1 6060 Sarnen 14.07.2020/mk
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise wenn schon auf <i>alle</i> Schweizer Strassen erstrecken soll. - Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich bei Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt. - Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. Die geplanten verschärften Anforderungen wären somit rasch obsolet. Per 01.11.2018 sind Kollisionsmeidesysteme in schweren Motorfahrzeugen bereits Vorschrift. Im Weiteren haben viele Unternehmer Spezialfahrzeuge, welche mit geringer Kilometerleistung auch in absehbarer Zeit aus wirtschaftlichen Gründen nicht ersetzt werden und technisch gar nicht umgerüstet werden können.		

	- Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht, insb. dem Landverkehrsabkommen, vereinbar sei. Aus diesen Gründen ist die Standesinitiative abzulehnen.		
2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)			
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zur Frage 1. Grundsätzlich werden im internationalen Verkehr Fahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt. Dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, können dadurch doch Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8% der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Daraus ergibt sich, dass ca. alle 6 Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeuge ist zudem oftmals gar nicht mehr möglich.			
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zu Frage 1. Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben.			
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)			

☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Ausführungen zu Ziff. 1.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten Ausnahmen möglich sein und ggf. restriktiv bewilligt werden können.		



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Per Mail an:
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 11.09.2020
11 sro

Standesinitiative: Sichere Strassen jetzt!

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) wurde eingeladen, zur oben erwähnten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen dafür bestens.

Der Vorstand KKJPD hat in seiner Sitzung vom 22. Juni 2020 beschlossen, auf eine Stellungnahme im Namen der KKJPD zu verzichten und es den einzelnen Kantonen zu überlassen, sich zur Vorlage zu äussern.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Roger Schneeberger
Generalsekretär



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
des Nationalrats KVF-N
Per Mail an
kvf.ctt@parl.admin.ch
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch
CH-3003 Bern

Zürich, 29. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Frauen und Herren Nationalrätinnen und Nationalräte

Im Namen der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren KSSD danke ich Ihnen für Einladung zur Teilnahme am eingangs erwähnten Vernehmlassungsverfahren.

Aus Sicht der KSSD ist die Stossrichtung der vorgeschlagenen Änderungen grundsätzlich zu begrüßen: Assistenzsysteme helfen, die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Fast drei Viertel der Schweizer Bevölkerung lebt in Städten und städtischen Gemeinden. Das urbane Verkehrsgeschehen ist intensiv, das Strassennetz dicht. Dies schlägt sich auch in den Unfallzahlen nieder. Der vorliegende Gesetzentwurf zielt ab auf schwere Motorwagen auf ausgewählten Transitstrassen im Alpengebiet. Bei Unfällen mit grossen Fahrzeugen (Lastwagen, Lieferwagen, Gesellschaftswagen, Kleinbusse) wurden in der Schweiz im Zeitraum 2010-2019 innerorts 2129 Personen schwer verletzt oder getötet; auf allen Nationalstrassen zusammen waren es 708. Die Beschränkung von spezifischen unfallverhindernden Massnahmen auf die in Artikel 2 des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet genannten Strecken ist mit Blick auf die Statistik schwer nachvollziehbar. In den Schweizer Städten kommt es immer wieder zu Unfällen zwischen Lastwagen und Velos oder Fussgängerinnen und Fussgängern, die darauf zurückzuführen sind, dass der Chauffeur oder die Chauffeuse das Unfallopfer wegen des toten Winkels aus der Fahrzeugkabine schlicht nicht sehen konnte. Die Folgen sind meist gravierend. In der Stadt Zürich etwa wurden in zehn Jahren bei Unfällen mit Lastwagen, Lieferwagen und Bussen 43 Velofahrende und 76 Zufussgehende tödlich oder schwer verletzt. Assistenzsysteme wie Totwinkelkameras oder automatische Warngeräte können in Gefahrensituation, wie sie in der urbanen Schweiz Tag für Tag entstehen, Leben retten, allen beteiligten Personen grosses persönliches Leid und nicht zuletzt der Gesellschaft bedeutende finanzielle Schäden ersparen, die mit schweren Verletzungen wie beispielsweise einem Beinverlust einhergehen.



Die KSSD fordert aus diesem Grund, im Zuge der Umsetzung der Standesinitiative die nötigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit unfallvermindernde Assistenzsysteme, die solchen Rechtsabbiegeunfällen entgegenwirken, vom Bund zeitnah auch auf städtischen Strassennetzen für obligatorisch erklärt werden können.

Wie die Kommission im erläuternden Bericht erwähnt, müssen in den kommenden Jahren in der EU zunehmend neue Sicherheitssysteme in Transportmotorwagen eingebaut werden. Zu den künftig zwingend einzubauenden Technologien gehören Warnsysteme bei Müdigkeit, Geschwindigkeits-, Spurhalte- und hochentwickelte Notbrems-Assistenzsysteme, eine Schnittstelle für alkoholempfindliche Wegfahrsperren, Kameras und Sensoren für die Rückwärtsfahrsicherheit sowie eine Black-box zur Aufzeichnung von Unfalldaten. Für Lastwagen und Gesellschaftswagen sind zudem Vorgaben zur Verbesserung der direkten Sicht und zur Beseitigung toter Winkel geplant. Die KSSD fordert den Gesetzgeber dazu auf, diese Entwicklungen nicht passiv abzuwarten, sondern im Rahmen der völkerrechtlich verbindlichen Vorgaben rasch zu handeln.

Unsere weiteren Antworten sind dem beiliegenden Fragebogen zu entnehmen.

Ich danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren
Präsidentin

Barbara Günthard-Maier

Beilage: erwähnt

Kopien: - Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt
- Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie der Stadt Bern
- Direction de la sécurité et de l'économie Lausanne
- Dicastero Sicurezza e Spazi urbani della Città di Lugano
- Sozial- und Sicherheitsdirektion der Stadt Luzern
- Direktion Soziales und Sicherheit der Stadt St. Gallen
- Departement Sicherheit und Umwelt der Stadt Winterthur
- Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich
- Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP
- Städtevereinigung der Schutz- und Rettungsorganisationen



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☒ Übrige

Absender:

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und –direktoren KSSD
c/o Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich, Bahnhofquai 3, 8001 Zürich
info@kssd.ch

Kontaktperson bei Rückfragen: Christoph Lienhard, 044 411 70 30

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Nach Ansicht der KSSD sind Massnahmen, die den Verkehr auf den Strassen sicherer machen grundsätzlich zu begrüssen. Aus städtischer Sicht wäre der verpflichtende Einbau von Assistenzsystemen v.a. auch zur Bekämpfung der Problematik beim Rechtsabbiegen bzw. toten Winkel sinnvoll und angezeigt. Die Assistenzsysteme müssten für den vorderen rechten Bereich der Führerkabine wirksam sein (bspw. Totwinkel-Kamera). Insbesondere in jüngster Zeit häufen sich in den Städten fatale Unfälle, die beim Rechtsabbiegen von schweren Motorwagen entstanden sind. Wiederholt wurden dabei Fahrrad-fahrende oder FussgängerInnen übersehen.

Die Pflicht zum Einbau solcher Assistenzsysteme sollte nicht nur für Transitstrassen im Alpengebiet gelten, sondern **für das ganze Gebiet der Schweiz**. Denn Unfälle, gegen welche diese Assistenzsysteme schützen wollen, passieren nicht nur auf den Transitstrassen.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es kommt auf das Assistenzsystem drauf an. Je teurer die Aufwendungen, desto eher rechtfertigt sich eine längere Übergangsfrist. Für eine Aufrüstung mit einer Totwinkel-Kamera gibt es günstige Systeme, welche bereits ab ca. 700 CHF eingebaut werden können. Hier wäre eine kürzere Übergangsfrist wünschenswert.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus unserer Ansicht ist es angezeigt, Assistenzsysteme wie z.B. Totwinkel-Kameras für das ganze Gebiet der Schweiz für obligatorisch zu erklären. Wir beantragen daher, die rechtlichen Grundlagen auf Gesetzesebene entsprechend weiter zu fassen.		
5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Regierungsrat BL, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Kommission für Verkehr und Fernmelde-
wesen des Nationalrats KVF-NR
Bern

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Liestal, 22. September 2020

Vernehmlassung

zur Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrter Herr Präsident

Besten Dank für die Möglichkeit zur Meinungsäusserung. In der Beilage finden Sie wunsch-
gemäss den ausgefüllten Fragebogen.

Freundliche Grüsse



Dr. Anton Lauber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage erwähnt



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

X Kanton
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Grundsätzlich sind moderne Assistenzsysteme ein wichtiges Element zur Vermeidung von Unfällen. Die vorgeschlagene Festlegung von Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen leistet einen Betrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, unterstützt und ergänzt die Massnahmen der Polizei in der Unfallprävention. • Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit, was grundsätzlich zu begrüßen ist. Allerdings ist nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken soll und sich nicht konsequenterweise auf alle Schweizer Strassen erstreckt. • Im Rahmen der Schwerverkehrskontrollen könnte die Polizei BL die betroffenen Fahrzeuge überprüfen. Werden die Kontrollen im üblichen Rahmen durchgeführt, ergibt sich für sie als kantonale Vollzugsbehörde ein vertretbarer Mehraufwand. Operativ liegt die Herausforderung in der Feststellung, welcher Transport als alpenquerend und welcher als Binnentransport gilt. Fahrerassistenzsysteme entfalten ihre Wirkung nur dann, wenn diese im Betrieb des Fahrzeuges nicht ausgeschaltet werden. Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren. Erschwerend kommt dazu, dass es sich bei der Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt. • Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu		

	führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. Die geplanten verschärften Anforderungen wären somit rasch obsolet. Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht, insb. dem Landverkehrsabkommen, vereinbar sei. Aus all diesen Gründen scheint uns die Standesinitiative nicht zielführend. Abgesehen davon wird seitens der Feuerwehr in unserem Kanton eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen, insbesondere der Feuerwehr, gefordert (s. dazu die Bemerkungen zur Frage 5).		
2.	Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Siehe die Bemerkungen zur Frage 1. Grundsätzlich werden im internationalen Verkehr Fahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt. Dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, können dadurch doch Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8% der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Daraus ergibt sich, dass ca. alle sechs Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeuge ist technisch oftmals gar nicht mehr möglich. Abgesehen davon wird auch hier seitens der Feuerwehr in unserem Kanton eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen, insbesondere der Feuerwehr, gefordert (s. dazu die Bemerkungen zur Frage 5).		
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Die Grundproblematik des Umsetzungsvorschlags begründet sich einerseits in den Sicherheitserwägungen für den alpenquerenden Transit und andererseits in den Ausnahmeregelungen für diejenigen Fahrzeuge, die für den Alpenraum von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung und nicht grenzüberschreitend fahren, «geschont»		

	werden sollen. Solange eine Sonderbehandlung für den Alpenraum wichtigen Transporte vorgesehen ist, steht der vorliegende Vorschlag nicht mit dem Landverkehrsabkommen in Einklang. Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personen-transport Gültigkeit haben.		
4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
	☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Auch hier wird seitens der Feuerwehr in unserem Kanton eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen, insbesondere der Feuerwehr, gefordert (s. dazu die Bemerkungen zur Frage 5).		
5.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Aus verkehrspolizeilicher Sicht sollte gesetzlich eine klar abgegrenzte, restriktive Handhabung möglicher Ausnahmeregelungen vorgeschrieben werden. Die Feuerwehr in unserem Kanton hat folgende Anliegen: Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen. Zwar betrifft die Vorlage derzeit nur einzelne Kantone / Strecken. Das Feuerwehrinspektorat BL äussert sich jedoch einerseits aus grundsätzlichen Überlegungen. Andererseits wird der Bundesrat in der Vorlage ausdrücklich dazu ermächtigt, die Regelung auf weitere Strecken auszudehnen (vgl. Art. 45a Abs. 4 E-SVG). Wir beantragen deshalb, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmegestaltung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht. Eine neue Formulierung für Art. 45a Abs. 5 E-SVG könnte somit lauten (<i>Änderung / Ergänzung kursiv</i>): ⁵ <i>Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen. Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.</i>		

Begründung:

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind).

Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich, und das ist zentral, wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern Kontakt: Christoph Merkli, christoph.merkli@pro-velo.ch
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Es ist wesentlich, dringlich und relevant für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenzsysteme des Schwerverkehrs auf der Strasse von allen Fahrzeugen verwendet werden. Diese Fahrzeuge verkehren im alpenquerenden Verkehr wie in Agglomerationsorten, wo auch Freizeit- und Alltagsveloverkehr unterwegs ist. Sie profitieren von Assistenzsystemen in besonderem Masse. Grundsätzlich stimmen wir darum diesen beiden Absätzen des Artikels zu.		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Dazu haben wir einen Änderungsantrag (Einfügen eines «maximal»): «...erstmal obligatorisch wurde, noch <u>maximal</u> fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.» Mit dieser Änderung hat der Bundesrat die Kompetenz in gewissen Fällen sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme auch schon früher als erst nach fünf Jahren in der Verordnung als obligatorisch zu verfügen. Dies könnte künftig in Fällen von grosser Sicherheitszugewinnen durch Assistenz-Systeme für die Verkehrssicherheit von grossem Wert sein.		
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein, um die Sicherheit möglichst effektiv zu steigern, sollten alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den entsprechenden neuralgischen alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen. Es widerspricht zu einem gewissen Grad auch dem Ziel des Gesetzesvorhabens, wenn eine grundsätzliche Sonderbehandlung mit einer längeren Frist für die für die Alpengebiete wichtigen Verkehre angedacht ist. Allerdings würde Pro Velo Schweiz auch eine Umsetzung der Tessiner Standesinitiative mit einer Sonderbehandlung für die lokalen Verkehre dem Status quo klar vorziehen. Denn auch mit dieser längeren Frist für gewisse Verkehre würde die Verkehrssicherheit mit diesem Gesetzesvorschlag deutlich gesteigert.		
4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies ist eine sehr gute Massnahme. So könnten künftig in Absprache mit den betroffenen Kantonen auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare neuralgische Strecken mit Unfallschwerpunkten angegangen werden. Damit wäre auf exponierten Strecken in Städten und Agglomerationen, wo Veloverkehr unterwegs ist, möglich ebenso höhere Anforderungen an den Schwerverkehr zu stellen. In einigen Jahren könnte bspw. für gewisse Strecken der Abbiegeassistent für Lastwagen, welcher Velofahrende erkennt und auf ebendiese aufmerksam machen kann, für neue Lastwagen obligatorisch erklärt werden und anschliessend nach einigen Jahren auf gewissen Strecken als Voraussetzung definiert werden. Dies könnte dazu beitragen, dass fatale Verkehrsunfälle auf exponierten Strecken verhindert werden und eine Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomeration auf dem Land erreicht wird.		
5.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?		

(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es gibt sicherlich Situationen bzw. Fahrzeuge, bei welchen die entsprechenden Auflagen nicht erfüllt werden können. Der Bundesrat soll hier mit gesundem Menschenverstand und im Rahmen der Verhältnismässigkeit für einzelne Verkehre Ausnahmen erlassen können. Allerdings soll ebendieser in keiner Weise mit einer laschen Umsetzung durch eine grosszügige Ausnahme-Regelung das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesen exponierten Routen mindern. Konkrete Ausnahmefälle sollten sich auf die Fahrzeuge des Militärs und Oldtimer beschränken.		



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Standeskommission des Kantons Appenzell Innerrhoden Marktgasse 2 9050 Appenzell
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?
(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: keine		



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Kanton Glarus Rathaus 8750 Glarus
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die mit der Standesinitiative verfolgte Absicht, die Verkehrssicherheit zu verbessern, ist grundsätzlich zu begrüßen. Dass mit der in der Vorlage beabsichtigten Regelung diesbezüglich tatsächlich eine wesentliche Steigerung erzielt werden kann, erweist sich allerdings als unklar. Angesichts dessen ist fraglich, ob die für das Transportgewerbe vorgesehene Nachrüstungspflicht mit Assistenzsystemen aus technischer und wirtschaftlicher Sicht noch als verhältnismässig betrachtet werden kann. Durch die hohen Laufleistungen und damit die rasche Erneuerung der Fahrzeugflotte werden die geforderten Mindeststandards in der Praxis von selbst erreicht oder sogar übertroffen. Die in der Vorlage vorgesehenen Anpassungen des SVG dürften so bald nach ihrer Inkraftsetzung wieder überflüssig werden. Die Umsetzung der Regelung hätte zudem einen nennenswerten Mehraufwand bei der Polizei im Bereich der Schwerverkehrskontrollen zur Folge.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung

des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Übergangsfrist würde zu einer vorzeitigen Erneuerung der Fahrzeugflotte führen, die eine wirtschaftliche Belastung der Transportunternehmen zur Folge hätte. Mit Blick darauf, dass eine wesentliche Steigerung der Verkehrssicherheit durch die Vorlage offen ist, erweist sich die Inkaufnahme solcher Auswirkungen auf das Gewerbe als zu weitgehend.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Vorlage hat zum Ziel, mehr Verkehrssicherheit zu schaffen. Solche Ausnahmen sind vor diesem Hintergrund nur schwer zu rechtfertigen.		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Delegationsnorm ist zu allgemein. Wenn die Ausrüstungspflicht auf Transitstrassen im Alpenverkehr in einem formellen Gesetz verankert wird, hat dies auch für die anderen Strecken zu gelten oder es sind zumindest die Kriterien hierfür näher im Gesetz zu umschreiben.		
5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ausgenommene Fahrzeuge sollten im Gesetz beispielhaft aufgezählt werden oder die Kriterien für die Ausnahmen umschrieben werden. Es wird auch auf die Ausführungen unter Ziff. 4 verwiesen. Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind		

zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung bzw. Nachrüstung auszunehmen. Angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge erwiese sich dies als unverhältnismässig bzw. unter Umständen technisch gar nicht zweckmässig umsetzbar. Der Gewährleistung der uneingeschränkten Hilfeleistung ist hier Priorität einzuräumen.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat



Dr. Andrea Bettiga
Landammann



Hansjörg Dürst
Ratsschreiber



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Kanton Glarus Rathaus 8750 Glarus
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die mit der Standesinitiative verfolgte Absicht, die Verkehrssicherheit zu verbessern, ist grundsätzlich zu begrüßen. Dass mit der in der Vorlage beabsichtigten Regelung diesbezüglich tatsächlich eine wesentliche Steigerung erzielt werden kann, erweist sich allerdings als unklar. Angesichts dessen ist fraglich, ob die für das Transportgewerbe vorgesehene Nachrüstungspflicht mit Assistenzsystemen aus technischer und wirtschaftlicher Sicht noch als verhältnismässig betrachtet werden kann. Durch die hohen Laufleistungen und damit die rasche Erneuerung der Fahrzeugflotte werden die geforderten Mindeststandards in der Praxis von selbst erreicht oder sogar übertroffen. Die in der Vorlage vorgesehenen Anpassungen des SVG dürften so bald nach ihrer Inkraftsetzung wieder überflüssig werden. Die Umsetzung der Regelung hätte zudem einen nennenswerten Mehraufwand bei der Polizei im Bereich der Schwerverkehrskontrollen zur Folge.		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung

des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? <i>(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)</i>		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Übergangsfrist würde zu einer vorzeitigen Erneuerung der Fahrzeugflotte führen, die eine wirtschaftliche Belastung der Transportunternehmen zur Folge hätte. Mit Blick darauf, dass eine wesentliche Steigerung der Verkehrssicherheit durch die Vorlage offen ist, erweist sich die Inkaufnahme solcher Auswirkungen auf das Gewerbe als zu weitgehend.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? <i>(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)</i>		
☐ JA	☒ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Vorlage hat zum Ziel, mehr Verkehrssicherheit zu schaffen. Solche Ausnahmen sind vor diesem Hintergrund nur schwer zu rechtfertigen.		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? <i>(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)</i>		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Delegationsnorm ist zu allgemein. Wenn die Ausrüstungspflicht auf Transitstrassen im Alpenverkehr in einem formellen Gesetz verankert wird, hat dies auch für die anderen Strecken zu gelten oder es sind zumindest die Kriterien hierfür näher im Gesetz zu umschreiben.		
5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? <i>(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)</i>		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ausgenommene Fahrzeuge sollten im Gesetz beispielhaft aufgezählt werden oder die Kriterien für die Ausnahmen umschrieben werden. Es wird auch auf die Ausführungen unter Ziff. 4 verwiesen. Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind		

zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung bzw. Nachrüstung auszunehmen. Angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge erwiese sich dies als unverhältnismässig bzw. unter Umständen technisch gar nicht zweckmässig umsetzbar. Der Gewährleistung der uneingeschränkten Hilfeleistung ist hier Priorität einzuräumen.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat

Dr. Andrea Bettiga
Landammann

Hansjörg Dürst
Ratsschreiber



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB

Postfach

Seilerstrasse 4

3001 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die teils schweren Unfälle mit Personen- und Sachschaden in den vergangenen Jahren auf den Alpenübergängen zeigen, dass erhöhte Sicherheitsanforderungen erforderlich sind.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die SAB unterstützt diese Übergangsbestimmung. Die EU wird die Vorschriften ohnehin bereits im Jahr 2022 einführen und ihrerseits ebenfalls eine Übergangsfrist

	vorsehen. Die Übergangsfrist in der Schweiz ist somit in Einklang mit den europäischen Bestimmungen.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Dieser Punkt ist vor uns zentral. Er ist eine Voraussetzung, dass wir dieser Vorlage überhaupt zustimmen können. Die Ausnahme sieht eine längere Frist für den alpenquerenden, nicht grenzüberschreitenden Binnenverkehr vor. Die Ausnahmeregelung gilt faktisch nur für die Strecken San Bernardino, Gotthard und Simplon. Der vierte Übergang, der Grosse St. Bernhard liegt auf der Grenze und ist somit nicht betroffen. Die schweizerische Fahrzeugflotte für den reinen Binnenverkehr ist tendenziell älter als die Fahrzeugflotte, welche im internationalen Transitverkehr eingesetzt wird. Denn sie weist eine geringere Laufleistung auf. Dieser Binnenverkehr ist wichtig für die Versorgung des Tessins, der Bündner Südtäler und der Ortschaften an der Simplonsüdseite mit Waren und Gütern und umgekehrt für Lieferungen aus diesen Regionen in die übrige Schweiz. Soweit es sich um reinen Binnenverkehr handelt fällt dieser nicht unter die Bestimmungen des Landverkehrsabkommens. Für das Tessin wurde schon seit langem der S-Verkehr eingeführt. Dieser wurde durch die EU-Behörden nie bestritten. Er ist somit gültige Praxis. Wir können deshalb die Beurteilung des Rechtsgutachtens von Prof. Astrid Epiney nicht teilen. Aus Sicht der SAB wäre es im Gegenteil eine Diskriminierung des Binnenverkehrs, wenn dieser ebenfalls zeitgleich die gleichen zusätzlichen Vorschriften für Assistenzsysteme erfüllen müsste wie der alpenquerende, grenzüberschreitende Verkehr. Die Sicht des Gutachtens Epiney, welche nur darauf schaut, ob die schweizerische Regelung gegenüber der EU-Regelung eine Diskriminierung darstellt, ist zu einseitig. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass auch EU-Staaten Ausnahmeregelungen eingeführt haben, so etwa Frankreich und Italien am Mont Blanc. Streckenspezifische Vorschriften werden vom europäischen Recht nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Ohne diese Ausnahmeregelung für den alpenquerenden, nicht grenzüberschreitenden Binnenverkehr können wir der Vorlage nicht zustimmen.			
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)			
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, wir möchten zum heutigen Zeitpunkt nicht ausschliessen, dass die Bestimmung auch auf andere Regionen ausgedehnt werden kann.			

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Es wäre zum Beispiel völlig unverhältnismässig, Oldtimer und Armeelastwagen der Pflicht zu unterstellen.		

Bern, 7. September 2020

Bundesamt für Strassen ASTRA
Fahrzeugsicherheit und Aufsicht
3003 Bern

Absender	Stefan Siegrist
Telefon	+41 31 390 22 22
E-Mail	s.siegrist@bfu.ch

**Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sichere Strassen jetzt!»
Antwort der BFU**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die BFU bedankt sich für die Möglichkeit, zum Umsetzungsentwurf der oben erwähnten Standesinitiative Stellung nehmen zu können. Wir erlauben uns, Ihnen unsere Antwort in Briefform zukommen zu lassen.

Grundsätzlich begrüssen wir die Einführung einer Pflicht zur Verwendung von unfallvermindernden Assistenzsysteme. Indessen bezweifeln wir, dass der vorgeschlagene Realisierungsansatz der richtige ist. Die im Rechtsgutachten Epiney / Frei geäusserten Bedenken bezüglich Konformität mit dem europäischen Recht sind für uns nachvollziehbar. Zudem macht die Einschränkung der Ausrüstungspflicht mit unfallvermindernden Assistenzsystemen auf den alpenquerenden und grenzüberschreitenden Schwerverkehr wenig Sinn. In der EU wurden mit der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 (General Safety Regulation) die rechtlich vorgeschriebene Ausstattung mit Assistenzsystemen wesentlich ausdehnt. Davon betroffen sind auch schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport. Ab Mitte 2022 müssen in der EU ausgewählte Assistenzsysteme in bestimmte neu auf den Markt gebrachte sowie ab 2024 auch in bereits bestehende Modelle eingebaut sein. Die zeitgleiche Übernahme dieser Anforderungen ins Schweizer Recht ist essenziell, um einen mit der EU gleichwertigen Sicherheitsstandard zu erreichen.

Der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen kann im Übrigen auch durch die Schaffung von Anreizsystemen gefördert werden. Dies ist zumindest solange sinnvoll, bis die neue General Safety Regulation auch für die Schweiz durch eine Anpassung der VTS und TAFV 1 rechtlich verpflichtend geworden ist.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen im Voraus.

Freundliche Grüsse

Stefan Siegrist, Dr. phil., EMBA
Direktor

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF)
Nationalrat Michael Töngi
Parlamentsdienste
3003 Bern

Suva

Marc Epelbaum, lic. iur.
Generalsekretär
Direktwahl 041 419 55 00
Direktfax 041 419 61 70
marc.epelbaum@suva.ch
www.suva.ch

Postadresse

Suva
GS
Fluhmattstrasse 1
Postfach
6002 Luzern

Datum 30. Juni 2020
Betrifft Vernehmlassung Standesinitiative 17.304 «Sicherere
Strassen jetzt!»

Sehr geehrter Herr Nationalrat Töngi

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns im Rahmen der Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sichere Strassen jetzt!» und somit zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) äussern zu dürfen.

Grundsätzlich ist die Suva mit den Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) einverstanden. Im Sinne der Prävention ist jedoch von längeren Fristen für Assistenzsysteme bei bestimmten alpenquerenden, nicht grenzüberschreitenden Transporten sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängenden Leerfahrten abzusehen. Es sollten für alle Transporte dieselben Fristen gelten.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wunschgemäss senden wir diese Stellungnahme auf elektronischem Weg an die angegebene E-Mail-Adresse (VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch).

Freundliche Grüsse

Suva



Marc Epelbaum, lic. iur.
Generalsekretär

Beilagen:

- Antwortformular zur Stellungnahme Standesinitiative 17.304 «Sichere Strassen jetzt!»



Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☒ Übrige

Absender:

Suva

Generalsekretariat

Marc Epelbaum

Fluhmattstrasse 1

Postfach

6002 Luzern

marc.epelbaum@suva.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

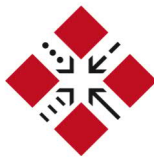
☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich Ja. Im Sinne der Prävention sollten unserer Ansicht nach jedoch von längeren Fristen abgesehen werden. Es sollten für alle Transporte die gleichen Fristen gelten.		

4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		



**Schweizerische Vereinigung
Städtischer Polizeichefs SVSP**
c/o Stadtpolizei Zürich
8001 Zürich
Telefon 044 411 71 02
<http://www.svsp.info/d/home.asp>

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des National-
rats KVF-N
Per Mail an
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch
CH-3003 Bern

Zürich, 30. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Frauen und Herren Nationalrätinnen und Nationalräte

Im Namen der Schweizerischen Vereinigung Städtischer Polizeichefs (SVSP) danke ich Ihnen für die Einladung zur Teilnahme am eingangs erwähnten Vernehmlassungsverfahren.

Die SVSP schliesst sich der Vernehmlassungsantwort der KSSD an, insbesondere auch aus Sicht der grossen Städte.

Die SVSP fordert somit in Übereinstimmung mit der KSSD, dass im Zuge der Umsetzung der Standesinitiative die nötigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit unfallvermindernde Assistenzsysteme, die solchen Rechtsabbiegeunfällen entgegenwirken, vom Bund zeitnah auch auf städtischen Strassennetzen für obligatorisch erklärt werden können.

Assistenzsysteme wie Totwinkelkameras oder automatische Warngeräte können in Gefahrensituation, wie sie in grossen Städten Tag für Tag entstehen, Leben retten, allen beteiligten Personen grosses persönliches Leid und nicht zuletzt der Gesellschaft bedeutende finanzielle Schäden ersparen, die mit schweren Verletzungen wie beispielsweise einem Beinverlust einhergehen.

In der Stadt Zürich etwa wurden in den vergangenen zehn Jahren bei Unfällen mit Lastwagen, Lieferwagen und Bussen rund 120 Personen tödlich oder schwer verletzt.

Ich danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Daniel Blumer, RA lic.iur.
Präsident SVSP

Kopie an:

- Vorstand SVSP
- Sekretariat KSSD



Elektronisch an:

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 16. September 2020

**Umsetzung der Standesinitiative 17.304 des Kantons Tessin:
„Sicherere Strassen jetzt!“**

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage.
Wir äussern uns dazu wie folgt:

Mit dem am 26. Mai 2020 von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verabschiedeten Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) soll die Standesinitiative 17.304 des Kantons Tessin umgesetzt werden. Ziel der Gesetzesänderung ist es, für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet innert 5 Jahren Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen durchzusetzen. Für bestimmte nicht grenzüberschreitende Transporte soll der Bundesrat eine längere Frist vorsehen können. Die SVP lehnt die vorgeschlagenen Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes ab, da es sich hierbei um eine unnötige politische Zwängerei handelt, die hauptsächlich auf dem Rücken der inländischen Gewerbetreibenden ausgetragen würde.

Vorweg ist festzuhalten, dass bereits heute die Verkehrssicherheit in der Schweiz im internationalen Vergleich hervorragend ist. Folglich ist darauf zu achten, dass weitere Massnahmen, die auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit abzielen, verhältnismässig sind. Hierzu haben neue Vorschriften und Einschränkungen in einem ausgeglichenen Verhältnis zu deren Nutzen zu stehen und dürfen inländische Unternehmen im Vergleich zu deren ausländischen Konkurrenten nicht weiter benachteiligen. Aus Sicht der SVP erfüllt der vorliegende Vorentwurf diese Anforderung nicht.

Die vorgeschlagene Änderung sieht vor, dass betroffene Fahrzeuge fünf Jahre, nachdem unfallvermindernde Assistenzsysteme für die Erteilung der Fahrzeugtypengenehmigung oder für die Fahrzeugprüfung obligatorisch geworden sind, mit solchen Systemen ausgerüstet sein müssen, um auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren zu dürfen. Diese Massnahme trifft vor allem Schweizer Unternehmen und insbesondere jene, die ihren Fuhrpark für den Güter- und Personenverkehr im Inland einsetzen. Denn die Schweiz würde mit dem überhasteten Setzen von Mindeststandards im Vergleich zum Fahrplan der EU wieder einmal vorgepreschen und den Schweizer Unternehmen das Leben unnötig schwer machen. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist absehbar, dass sowohl durch den technologischen Fortschritt wie auch durch bereits vorgesehene beziehungsweise zum Teil bereits bestehende gesetzliche Anpassungen in der EU sowie der Schweiz die geforderten Assistenzsysteme ohnehin zum Standard werden. Eine politische Zwän-

gerei, wonach die geforderten Systeme nun innerhalb kürzerer Frist für den alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz für obligatorisch erklärt werden sollen, ist absolut fehl am Platz.

Hinzu kommt, dass Fahrzeuge im internationalen Verkehr aufgrund ihrer hohen Kilometerleistungen und dem damit verbundenen Einsparpotenzial (z.B. geringerer Treibstoffverbrauch, LSVA) tendenziell moderner sind als Fahrzeuge, die mit deutlich weniger Laufleistung im Binnenverkehr eingesetzt werden. Aus Sicht der SVP ist sicherzustellen, dass Schweizer Unternehmen durch die vorgesehene Gesetzesänderung keine weiteren Nachteile erwachsen – auch nicht durch erzwungene Neuanschaffungen, um die gesetzlichen Normen zu erfüllen. In der Folge sieht die SVP den Bundesrat in der Pflicht, die im Vorentwurf vorgesehenen Fristverlängerungen (Art. 45 Abs. 3 E-SVG) für Schweizer Unternehmen im alpenquerenden, nicht grenzüberschreitenden Verkehr grosszügig zu gewähren.

Darüber hinaus gilt es festzuhalten, dass wenn der Verkehr zunimmt, dies nicht ein Problem der Fahrzeugtechnik, sondern der nicht mehr genügenden Verkehrsinfrastruktur sowie der unzureichend funktionierenden Verlagerung auf die Bahn ist. Ursächlich hierfür ist die masslose Zuwanderung im Rahmen der Personenfreizügigkeit sowie der grenzenlose Warenverkehr mit der EU. Trotz der folgenden massiven Zunahme an Verkehr hat die Schweiz jahrzehntelang den Ausbau des Strassennetzes (inkl. Autobahntunnels) vernachlässigt. Die Folgen dieses politischen Fehlers kann man jetzt nicht mit der überhasteten Einführung von technischen Anforderungen wettmachen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Emanuel Waeber

Commission des transports et des télécommu-
nications
3003 Berne

Par courriel à : VL-Standesinitiative-
TI@astra.admin.ch

Brugg, le 30 septembre 2020

Responsable: Gossin Diane
Secrétariat:
Document: 200930_Prise position_Routes sûres.docx

Consultation relative à l'initiative cantonale « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »

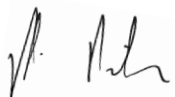
Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 5 juin dernier vous nous invitez à prendre position sur la consultation mentionnée en objet et nous vous remercions de nous offrir cette possibilité.

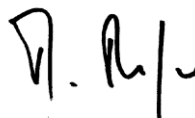
De façon générale, l'Union suisse des paysans (USP) voit d'un œil critique l'obligation d'équiper de systèmes d'assistance les véhicules motorisés lourds circulant sur les routes de transit des régions alpines. Pour ce qui est des détails, l'USP s'aligne sur la prise de position de l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA).

En vous remerciant de nous avoir consultés dans le cadre de ce dossier et en demeurant à votre entière disposition pour tout complément d'information, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Union Suisse des Paysans



Markus Ritter
Président



Martin Rufer
Directeur

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
CH-3003 Bern

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Gian Nauli

Politik & Kommunikation
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

gnauli@baumeister.ch

Zürich, 24.09.2020

Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung vom 5. Juni 2020 laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zur Standesinitiative 17.304 «Sichere Strassen jetzt» zu nehmen.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund 5 Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbund-partner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz engagiert er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche.

Die mit dem neuen Gesetz folgende Aufrüstungspflicht für bereits im Verkehr zugelassene Fahrzeuge ist nicht verhältnismässig. Der SBV lehnt deshalb die Standesinitiative und den Umsetzungsvorschlag ab.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die vorgeschlagene Einführung eines Obligatoriums von Fahrassistenzsystemen resp. eines Fahrverbots für bereits in Verkehr stehenden Fahrzeuge stehen in keinem Verhältnis zum Aufwand, der für betroffene Baufirmen nötig wäre. Der SBV lehnt darum die Umsetzung zur Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt» ab.

Um die Sicherheit auf den Transitachsen der Schweiz zu erhöhen, wären durchgehend einspurige Streckenführungen in jede Richtung weit wirkungsvoller. In diesem Zusammenhang müssen Engpässe beseitigt, die Kapazitäten erweitert und der Sanierungstunnel am Gotthard so rasch wie möglich gebaut werden.

2. Bemerkungen zu einzelnen Punkten

2.1 Besondere Anforderungen bezüglich Assistenzsysteme für den Strassentransitverkehr im Alpengebiet

Gemäss Art. 103 Abs. 6 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge müssen bereits seit dem 1. November 2015 - sowohl nach dem EU-Recht als auch nach dem harmonisierten Schweizer Recht - neu in Verkehr gesetzte Lastwagen und Gesellschaftswagen mit Notbrems- und Spurhalteassistent obligatorisch ausgerüstet sein. Sollte aber ab dem Jahre 2027 für Fahrzeuge ohne diese beiden auf Transitachsen vergleichsweise wirksamen Assistenten ein Fahrverbot gelten, könnte dies insbesondere Fahrzeuge der Bauwirtschaft betreffen, die fast ausschliesslich im Binnenwirtschaftsbereich eingesetzt werden. Die Aufrüstungspflicht ist trotz Sonderregelung für inländische Fahrzeuge nicht verhältnismässig. Zu befürchten wäre dann ein Ausweichen der betroffenen Fahrzeuge auf Kantonsstrassen, was bestimmt nicht im Sinne des Urhebers des Gesetzes ist.

2.2. Ausrüstungspflicht auf weitere Strecken

Fahrzeuge im Nahverkehr stehen erheblich länger im Verkehr (mehr als 10 Jahre) als Fahrzeuge im Fernverkehr. Die Folge einer Ausrüstungspflicht auf weitere Strecken würde ein Verbot der Fahrzeuge ohne Ausrüstung bedeuten. Denn die Nachrüstung von Assistenzsystemen ist zumeist nicht möglich, weil die Technologien tief in die Fahrzeugarchitektur eingreifen und oft nur ab Werk lieferbar sind. Es gibt keinen Grund, solche Fahrzeuge, die nach wie vor modern und vollumfänglich verkehrssicher sind, frühzeitig durch das Gesetz aus dem Verkehr zu ziehen bzw. ihnen die meist nur gelegentliche Benutzung der Transitachsen zu untersagen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Schweizerischer Baumeisterverband



Benedikt Koch
Direktor

Bernhard Salzmann
Vizedirektor, Leiter Politik & Kommunikation

Von: [Röthlisberger Manon](#)
An: [ASTRA-VL Standesinitiative-TI](#)
Betreff: 17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!
Datum: Freitag, 25. September 2020 08:49:28
Anlagen: [image002.png](#)
[image003.png](#)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) das oben erwähnte Geschäft zur Vernehmlassung unterbreitet. Für die Gelegenheit, uns aus Sicht der rund 1600 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen.

Nach Studium der Unterlagen teilen wir Ihnen hiermit jedoch mit, dass der SGV zu dieser Vorlage keine Stellungnahme einreicht.

Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Manon Röthlisberger

Arbeitstage: Dienstag - Freitag

Schweizerischer Gemeindeverband

Manon Röthlisberger
Projektleiterin Fachbereiche Umwelt, Raumplanung, Energie und Verkehr
Verantwortliche
Laupenstr. 35, Postfach
3001 Bern
Tel. 031 380 70 10
manon.roethlisberger@chgemeinden.ch
www.chgemeinden.ch



SGV - Gemeinsam für starke Gemeinden

Der [Schweizerische Gemeindeverband](#) vertritt die Anliegen der Gemeinden auf nationaler Ebene. Er setzt sich dafür ein, dass der Gestaltungsspielraum der Gemeinden nicht weiter eingeschränkt wird. Er informiert in der **«Schweizer Gemeinde»** - [hier](#) geht es zur aktuellen Ausgabe - im Internet und an Fachtagungen über kommunalpolitisch relevante Themen und gute Praxisbeispiele. Unter den Gemeinden fördert er den Austausch, mit dem Ziel, ihre Leistungsfähigkeit zu steigern.

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
des Nationalrates
Parlamentsgebäude
3003 Bern
kvf.ctt@parl.admin.ch

Bern, 3. September 2020 sgv-KI/ap

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgV über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 lädt die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates ein, sich zum Entwurf der Umsetzung der Standesinitiative Sichere Strassen jetzt! (17.304) zu äussern. Der Schweizerische Gewerbeverband sgV dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

In Umsetzung der Standesinitiative hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) einen Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) verabschiedet. Gemäss Vorentwurf sollen für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten. Für bestimmte nicht grenzüberschreitende Transporte soll der Bundesrat eine längere Frist vorsehen können.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV lehnt die Vorlage ab.

Die mit der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vorgesehene Ausrüstungspflicht mit den vorgeschlagenen Assistenzsystemen führt zu hohen zusätzlichen Kosten. Diese Kosten würden, falls überhaupt, die bereits heute schon existierende sehr hohe Verkehrssicherheit nur minim verbessern. Ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis ist nicht ersichtlich. Ob die Vorschläge zudem auf einer Untersuchung von Unfällen auf den Transitachsen beruhen, ist nicht ersichtlich.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV fordert viel mehr, die Strasseninfrastruktur entsprechend zu verbessern und an die stark steigende Nachfrage anzupassen. Mit Blick auf die Sicherheit im Transitverkehr zwischen Nord und Süd ist der Gotthard-Sanierungstunnel so rasch als möglich zu erstellen. Mit einspuriger Streckenführung in jede Richtung ohne Gegenverkehr ist der Verkehrssicherheit am besten gedient.

Im Einzelnen nehmen wir im Rahmen des beiliegenden Fragebogens Stellung.

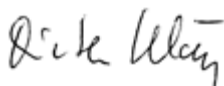
Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, e. Nationalrat



Dieter Kläy
Ressortleiter



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Schweizerischer Gewerbeverband sgV, Schwarztorstrasse 26, 3001 Bern

Dieter Kläy, 031 380 14 45, d.klaey@sgv-usam.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die mit der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vorgesehene Ausrüstungspflicht mit den vorgeschlagenen Assistenzsystemen führt zu hohen zusätzlichen Kosten. Diese Kosten würden, falls überhaupt, die bereits heute schon existierende sehr hohe Verkehrssicherheit nur minim verbessern. Ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis ist nicht ersichtlich. Ob die Vorschläge zudem auf einer Untersuchung von Unfällen auf den Transitachsen beruhen, ist nicht ersichtlich.

Assistenzsysteme können zwar durchaus einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr bzw. insbesondere in Städten und Agglomerationen. Die Standesinitiative verspricht sich von den Fahrassistenten einen Nutzen, den die Systeme oft gar nicht bieten können. Noch ist der Fahrer vollständig selber verantwortlich für die Fahrzeugbedienung.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Festlegung einer Fünfjahresfrist ist willkürlich.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Trotz Ablehnung der Vorlage durch den sgV ist es im Falle der Einführung einer frühzeitigen Ausrüstungspflicht unumgänglich, für Schweizer Transportunternehmen eine längere, besser noch überhaupt keine Frist vorzusehen. Nur so können alle Schweizer Fahrzeuge die Transitachsen im Binnentransport benutzen und die Versorgung der Schweiz sicherstellen.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Gründen der Kohärenz müsste die Regelung auf sämtliche Strassen ausgedehnt werden. Das lehnt der sgV aber ebenfalls ab, weil dann noch mehr inländische Unternehmen betroffen wären. Fahrzeuge im Nahverkehr mit einer geringen Kilometerleistung sind länger im Verkehr (in der Regel mehr als 10 Jahre) als Fahrzeuge im Fernverkehr (>100'000 km). Die Folge eines Fahrverbots für Nahverkehrsfahrzeuge würde wirtschaftlich eine grosse Belastung zur Folge haben. Der Sicherheitsgewinn demgegenüber wäre marginal. Es gibt keinen Grund, solche Fahrzeuge, die nach wie vor modern und vollumfänglich verkehrssicher sind, frühzeitig durch Gesetz aus dem Verkehr zu ziehen bzw. ihnen die meist nur gelegentliche Benutzung der Transitachsen zu untersagen. Zudem kann die Nachrüstung von Assistenzsystemen schwierig sein, weil in die Technologien, die ab Werk im Fahrzeug eingebaut worden ist, eingegriffen werden müsste.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der sgV lehnt die Vorlage als Ganzes ab. Sollte sie trotzdem umgesetzt werden, könnten wenigstens gewisse Ausnahmen gemacht werden, um wenigstens stossende Fälle unterbinden zu können (z.B. Schneepflug).		

Kommission für Verkehr und
Fernmeldewesen des Nationalrats
3003 Bern

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 4. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident Töngi

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB begrüsst die Bestrebungen Ihrer Kommission, durch die Festlegung von Mindeststandards für die Ausrüstung schwerer Motorwagen mit unfallvermindernden Assistenzsystemen im SVG das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs zu verringern und so die Sicherheit auf Schweizer Strassen sowohl für die LastwagenfahrerInnen als auch für alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu verbessern. Mit der vorgeschlagenen Revision sind wir **im Grundsatz einverstanden, sehen jedoch in folgenden Punkten nötigen Verbesserungs- beziehungsweise Klärungsbedarf:**

- **Definition der Assistenzsysteme:** Der Gesetzestext ist sehr allgemein gehalten und es wird auch aus dem erläuternden Bericht nicht klar, **um welche neuen Assistenzsysteme es sich genau handeln soll** (sollen dies etwa ausschliesslich bzw. unter anderem jene Systeme sein, die in der Begründung der Standesinitiative aufgeführt sind?). Auch wenn es dies primär auf Verordnungsebene zu definieren gilt, braucht es dazu schon **vorab mehr Klarheit**. Dies insbesondere deshalb, weil im Zuge der allgemeinen Automatisierung des Verkehrs – bzw. der diesbezüglichen internationalen Entwicklungen aufgrund derer die Schweiz gemäss Bundesrat "rechtzeitig die nötigen Vorkehrungen treffen" soll – grundlegende Umwälzungen hin zu einem hochautomatisierten Verkehr ("Stufe 4") im Raum stehen. Bereits der teilautomatisierte Verkehr ("Stufe 3") wird von vielen ExpertInnen sicherheitstechnisch als sehr riskant betrachtet – womit die entsprechenden Assistenzsysteme alleine keineswegs unfallmindernd wirken würden. **Wir möchten deshalb hervorstreichen, dass diese SVG-Revision nicht als Präjudiz für die grundlegende Regulierung des automatisierten Verkehrs auf Verordnungsebene dienen darf. Wir gehen aber davon aus, dass diese Haltung gemeinhin geteilt wird.**
- **Beschränkung auf den alpenquerenden Güterverkehr:** Auch wenn dies der spezifischen Forderung der Standesinitiative entspricht, ist es vor dem Hintergrund ihres allgemeinen Ziels der Verbesserung der Strassensicherheit **nicht einsichtig, weshalb die verschärften Sicherheitsanforderungen lediglich für den alpenquerenden und nicht ganz allgemein für den Strassengüterverkehr gelten sollen**. Diese Einschränkung sollte überdacht werden, zumal sie auch mit Vollzugsschwierigkeiten verbunden sein kann. Denkbar ist zudem, dass die EU einen Verstoss gegen das LVA geltend machen könnte (siehe weiter unten), weil die

parallel im EU-Raum eingeführten neuen Regeln ihrerseits universelle Gültigkeit haben. Der vorgeschlagene Absatz 4 gibt dem Bundesrat – nach Anhörung der Kantone – zumindest die Kompetenz für eine Ausweitung der Mindestausrüstungspflicht auf weitere neuralgische Streckenabschnitte, doch kann diese Delegationsnorm alleine natürlich nicht auf eine breitflächige Einführung der verschärften Sicherheitsanforderungen angewendet werden.

- **Übergangsfrist Umsetzung:** Die Übergangsfrist für die Aufrüstung der bestehenden Fahrzeugflotte ohne Assistenzsysteme ist mit fünf Jahren zu lange gewählt – dies auch angesichts der raschen Entwicklungen auf europäischer Ebene: In der EU müssen die neuen Sicherheitssysteme in bestehenden Modellen bereits 2024 eingebaut sein. Geht man optimistisch von einem Inkrafttreten dieser SVG-Revision per 1.1.2022 aus, so würde die Schweiz für die bestehenden Modelle erst 2027 nachziehen. ***Die Frist ist daher auf drei Jahre zu verkürzen.***
- **Längere Frist Inlandverkehr:** Die längere Frist, welche der Bundesrat für den inländischen alpenquerenden Gütertransport gemäss Absatz 3 vorsehen kann, muss gestrichen werden. Erstens widerspricht diese Art von Heimatschutz dem erklärten Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit (sowie auch den Klimaschutzzielen des Bundesrates) und zweitens ist sie – wie im erläuternden Bericht ebenfalls klar festgehalten wird – ***nicht vereinbar mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union*** (die Massnahme verstösst wenig überraschend gegen das Diskriminierungsverbot aufgrund der Nationalität).
- **Nachvollzug EU-Mobilitätspaket:** Das viele Jahre verhandelte EU-Mobilitätspaket wurde Anfang Juli vom Europäischen Parlament definitiv beschlossen, und damit auch die europaweite Verbesserung der Arbeitsbedingungen der LastwagenfahrerInnen. Der Bundesrat wird sich bald dazu äussern müssen, wie er den darin enthaltenen neuen Rechtsbestand – bzw. welche Bereiche davon – auf Basis des Landverkehrsabkommens in die Schweizer Gesetzgebung zu übernehmen gedenkt. ***Da das Mobilitätspaket in den EU-Ländern bereits über die kommenden 18 Monate vollständig gesetzlich umgesetzt werden soll, wäre es zu begrüssen, wenn Bundesrat und Parlament den entsprechenden punktuellen Nachvollzug bereits im Rahmen dieser SVG-Revision angehen würden*** (inkl. einer allfälligen zusätzlichen Vernehmlassung). Spezifisch anmerken möchten wir diesbezüglich, dass das Mobilitätspaket den obligatorischen Einbau eines digitalen Fahrtenschreibers zur Positionsbestimmung (Kabotageverbot) sowie zur genauen Aufzeichnung der Arbeits- und Ruhezeiten vorsieht. Da er die Einhaltung des Arbeitsgesetzes verbessert und daher insbesondere Übermüdung der FahrerInnen vorbeugt, ist ***der Fahrtenschreiber direkt sicherheitsrelevant und sollte daher unbedingt Teil der durch diese SVG-Revision beschriebenen Assistenzsysteme sein.***

Abschliessend möchten wir festhalten, dass die mit Abstand effektivste Verbesserung der Sicherheit im Güterverkehr darin besteht, das Transportvolumen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. So hatte der Strassenverkehr im Jahr 2018 233 Verkehrstote zu beklagen, während es für die Eisenbahn deren 14 waren. Die Verkehrsverlagerung ist darüber hinaus ein verfassungspolitischer Auftrag – der im letzten Jahr mit dem erneuten, deutlichen Verfehlen des Verlagerungsziels abermals verletzt wurde – sowie eine absolute klimapolitische Notwendigkeit.

In diesem Sinne danken wir Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maillard', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Pierre-Yves Maillard
Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Reto Wyss', with a stylized, cursive script.

Reto Wyss
Zentralsekretär



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Siehe auch separate Stellungnahme

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Frist ist auf drei Jahre zu verkürzen (siehe separate Stellungnahme)

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)

☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe separate Stellungnahme		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?
(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe auch separate Stellungnahme		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SGB erwartet, dass diese sehr weit gefasste Delegationsnorm in der Praxis sehr punktuell und spezifisch angewendet wird.		

Kommission für Verkehr und
Fernmeldewesen
3003 Bern

per E-Mail:
[VL-Standesinitiative-
TI@astra.admin.ch](mailto:VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch)

Bern, 01.09.2020

1 | 2

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt! Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG **lehnt sowohl die Stossrichtung als auch den Inhalt der Standesinitiative und damit sämtliche Umsetzungsvorschläge der KfV-N ab**. Weder basieren die Vorschläge auf einer verlässlichen Verkehrsunfalluntersuchung auf den Transitachsen noch wahren sie die Verhältnismässigkeit. Die Zweck-Mittel-Relation rechtfertigt den Eingriff nicht, weil das Mittel (Einführung Obligatorium von Fahrassistenzsystemen resp. Fahrverbot für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge) nicht tauglich ist, den verfolgten Zweck (Erhöhung Verkehrssicherheit auf Transitachsen) zu erreichen.

Weit wichtiger ist es, die **Strasseninfrastruktur im ganzen Land unverzüglich an die stark steigende Nachfrage anzupassen**, d. h. Engpässe zu beseitigen und die Kapazitäten zu erweitern. Für mehr Sicherheit im Transitverkehr muss vorab der Sanierungstunnel am Gotthard so rasch wie möglich gebaut werden. Mit einspuriger Streckenführung in jede Richtung ohne Gegenverkehr und ohne Kapazitätserhöhung ist der Verkehrssicherheit weitaus am meisten gedient.

Für die Einzelheiten verweisen wir direkt auf **unsere Bemerkungen im beiliegenden Fragebogen**.

Weil die rund 4000 Mitgliederfirmen der ASTAG von den Regelungsvorschlägen unmittelbar betroffen wären, beantragen wir konkret:

- **Die technischen Anforderungen (hier Assistenzsysteme) an Motorfahrzeuge richten sich wie bisher nach dem EU-Recht, das die Schweiz im Rahmen des Landverkehrsabkommens nachvollzieht. Dies gilt insbesondere für Einführungsfristen und allfällige Nachrüstungen.**

- **Auf die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes im Sinne der Standesinitiative ist daher ersatz- und alternativlos zu verzichten.**

Wir bitten Sie um die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



NR Adrian Amstutz
Zentralpräsident



Reto Jaussi
Direktor



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor

Beilage:
Fragebogen



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Wölflistrasse 5
3000 Bern

Kontaktperson:

Fabian Schmid
Rechtsdienst
f.schmid@astag.ch
031 370 85 70

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?

(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Allgemeinen

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG lehnt sowohl die Stossrichtung als auch den Inhalt der Initiative vollumfänglich ab. Weder basieren die Vorschläge auf einer verlässlichen Verkehrsunfalluntersuchung auf den Transitachsen, wonach sich auf diesen Strecken Unfallhäufigkeit und -schwere von andern Verkehrsstrecken signifikant unterscheiden würden, noch wahren sie die Verhältnismässigkeit. Die Zweck-Mittel-Relation rechtfertigt den Eingriff nicht, weil das Mittel (Obligatorium von Fahrassistenzsystemen resp. Fahrverbot für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge) wenig tauglich ist, den Zweck (Verkehrssicherheit auf Transitachsen erhöhen) zu realisieren.

Weit wichtiger ist es, die Strasseninfrastruktur im ganzen Land unverzüglich an die stark steigende Nachfrage anzupassen, d.h. Engpässe zu beseitigen und die Kapazitäten zu erweitern. Für mehr Sicherheit im Transitverkehr muss vorab der Sanierungstunnel am Gotthard so rasch wie möglich gebaut werden. Mit einspuriger Streckenführung in jede Richtung ohne Gegenverkehr und ohne Kapazitätserhöhung ist der Verkehrssicherheit weitaus am meisten gedient.

Im Einzelnen

Der erhoffte Sicherheitsgewinn ist mit der geplanten Regelung nicht zu erreichen. Assistenzsysteme können zwar einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr bzw. insbesondere in Städten und Agglomerationen. Damit ist die Kohärenz des geplanten Vorgehens nicht gegeben (vgl. Hinweise im Rechtsgutachten von Prof. Astrid Epiney, Ziff. 41). Ein Obligatorium für Assistenzsysteme ist schlichtweg überflüssig, unzweckmässig und ungeeignet, denn das durch die Regelung angestrebte Ziel, nämlich die Zahl und Schwere von Unfällen zu reduzieren, lässt sich so nicht erreichen.

Absolut störend ist, dass die Standesinitiative von den Fahrassistenten (um die es hier geht) einen Nutzen erwartet, den die Systeme oft gar nicht bieten können. Noch ist der Fahrer vollständig selber verantwortlich für die Fahrzeugbedienung, die Einführung teilautonom, geschweige denn vollautonomer Fahrsysteme ist auch mittelfristig nicht absehbar. Zudem lassen sich (Stand heute) die meisten Assistenzsysteme vom Fahrer deaktivieren, insbesondere der Notbrems- und der Spurwechselassistent.

Störend ist ebenso, dass auf Art und Funktion der Systeme weder im Rechtsgutachten noch im Gesetzesentwurf eingegangen wird, nur der erläuternde Bericht enthält einige Hinweise. Worum geht es konkret? Nach Art. 6 der EU-Verordnung 2019/2144 vom 27. November 2019 müssen, **beginnend ab 2022**, alle Kraftfahrzeuge mit den folgenden Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet sein:

- a) Intelligenter Geschwindigkeitsassistent
- b) Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre
- c) Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers
- d) Hochentwickeltes Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers
- e) Notbremslicht
- f) Rückfahrassistent
- g) Ereignisbezogene Datenaufzeichnung

Lastwagen und Gesellschaftswagen sind gemäss Art. 9 der Verordnung auszurüsten mit:

- a) Spurhaltewarnsystem
- b) Notbremsassistentensystem
- c) System, das Fussgänger und Radfahrer erkennen kann (Abbiegeassistentensystem)
- d) Konstruktive Massnahmen, sodass die direkte Sichtbarkeit ungeschützter Verkehrsteilnehmer vom Fahrersitz aus verbessert wird (tote Winkel vor dem Fahrer und an der Seite)

Entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht (vgl. Ziff. 1.4 und 3.3), wonach in der EU ab 2022 in bestimmte neue Transportmotorwagentypen sowie ab

2024 auch in bereits bestehende Modelle zahlreiche neue Sicherheitssysteme eingebaut werden müssten, sieht das **EU-Recht keine Nachrüstungspflicht** vor. Vielmehr wird ein Stichtatum fixiert, ab welchem die EU-Typengenehmigung verweigert wird, gefolgt von einem Stichtatum, ab welchem das Zulassungsverbot (Neuimmatrikulation) gilt. Anhang II der EU-Verordnung 2019/2144 führt die Art der Ausrüstung sowie die Stichtaten detailliert auf. Die Umsetzung beginnt im 2022 und reicht bis 2029.

Sowohl nach dem EU-Recht als auch nach dem harmonisierten Schweizer Recht müssen neu in Verkehr gesetzte Lastwagen und Gesellschaftswagen bereits seit 1. November 2015 mit **Notbrems- und der Spurhalteassistent** obligatorisch ausgerüstet sein (vgl. Art. 103 Abs. 6 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, VTS). Sie sind, insbesondere der Notbremsassistent, wirkungsvolle Systeme und können auf Autobahnen – jedoch längst nicht nur dort – Unfälle verhindern helfen, insbesondere Auffahrunfälle bei plötzlich auftretenden Staus. Wenn, wie nach den Vorschlägen, ab 2027 für Fahrzeuge ohne diese beiden auf Transitachsen vergleichsweise wirksamsten Assistenten ein Fahrverbot gelten würde, so wären davon nur Fahrzeuge betroffen, die mindestens 12 Jahre alt sind und noch mit keinem Notbremsassistenten ausgerüstet sind. Solche Lastwagen/Reisebusse werden dannzumal auf Transitachsen aber nur noch sehr wenige verkehren, ausser Fahrzeuge im Nahverkehr/Binnenverkehr von Schweizer Transportunternehmen. **Die beabsichtigte Wirkung der Initiative würde noch mehr als ohnehin schon ins Leere verpuffen!**

Die **übrigen Systeme** vermögen die Verkehrssicherheit auf Autobahnen höchstens marginal zu erhöhen. Oder sie sind gänzlich wirkungslos wie der Rückfahrassistent, der Abbiegeassistent oder die konstruktiven Massnahmen, welche ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger oder Fahrradfahrende besser sichtbar machen sollen. Auf den Transitachsen wird nicht rückwärtsgefahren, nicht abgebogen und muss die Strassenfläche nicht mit Fussgängern und Velofahrern geteilt werden – **abermals verfehlte die Initiative zwangsläufig ihr Ziel.**

Schliesslich sind weder in der EU-Verordnung noch in der Standesinitiative (richtigerweise) Assistenten erwähnt, die weniger der Verkehrssicherheitsförderung dienen als vielmehr den Fahrer dabei unterstützen, möglichst verbrauchsgünstig und umweltschonend zu fahren. So gibt es etwa den sog. intelligenten Tempomaten, der das vorausliegende Gelände (Steigungen, Gefälle, Kurvenradien etc.) kennt und gestützt darauf Geschwindigkeit, Gänge und Drehzahl passgenau und automatisch wählt. Die Sicherheit wird dadurch höchstens indirekt durch eine gleichmässige und entspannte Fahrweise erhöht. Dennoch ist der intelligente Tempomat auf Autobahnen der wohl effektivste Assistent überhaupt, weil er den Verbrauch senkt, die Umwelt schont und den Fahrer entlastet. Mit diesem Beispiel sei nur darauf hingewiesen, dass Assistenten nicht allein unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit beurteilt werden sollten.

So verbleibt von den oben aufgeführten Systemen effektiv nur der Notbremsassistent, der auf Autobahnen (wie auf jeder anderen Strasse auch) von verkehrssicherheitsrelevanter Bedeutung ist. Er ist stets kombiniert mit dem sog. Abstandsregeltempomat, der eine vom Fahrer einstellbare Distanz zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch einhält. Hauptszenario für Eingriffe des Notbremsassistenten auf Autobahnen sind plötzlich auftretende Stausituationen mit der damit verbundenen Gefahr von Auffahrunfällen oder plötzliche Bremsmanöver anderer Fahrzeuge. Hier kann der Assistent, nachdem er den Fahrer zunächst optisch und akustisch zum Eingreifen auffordert, das Fahrzeug bis zum Stillstand abbremsen oder im Kollisionsfall wenigstens die Aufprallenergie möglichst stark abbauen.

	Fazit: Dem Umsetzungsvorschlag fehlt eine Wirkungsfolgenabschätzung. Gemäss obigen Ausführungen fällt diese unserer Einschätzung nach ausnahmslos negativ aus. Aus diesem Grund beantragen wir, dass vom etablierten Verfahren der gleichförmigen Übernahme von EU-Recht ins CH-Recht nicht abgewichen wird, insbesondere nicht von den Fristen. Zudem soll am Grundsatz festgehalten werden, wonach Fahrzeuge, die bei der Erstimmatrikulation sämtlichen zu diesem Zeitpunkt geltenden technischen Anforderungen genügen, nicht nachträglich vom Verkehr ausgeschlossen werden dürfen. Überdies dürfen Nachrüstungen höchstens dann verlangt werden, wenn die Nachrüstung technisch möglich und mit vertretbarem Aufwand verbunden ist. Dies ist bei Assistenzsystemen jedoch nicht der Fall.		
2.	Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir vermögen in den Unterlagen keine einleuchtende Rechtfertigung für die Fixierung einer 5-Jahres-Frist zu erkennen. Weshalb nicht drei, sieben oder noch mehr Jahre? Auch dass, wie im erläuternden Bericht ausgeführt, die 5-Jahres-Frist den Unternehmen eine sorgfältige mittel- bis langfristige Planung erlauben soll, überzeugt nicht. Die Fahrzeugbeschaffung kann sich selbstverständlich nicht allein nach Kriterien der (zum Zeitpunkt der Beschaffung teilweise noch nicht einmal verfügbaren) Assistenzsysteme richten. Und weshalb soll eine Ausrüstungspflicht, zumal auf Transitachsen, zeitlich verschärft werden, wenn keine Notwendigkeit dafür besteht, keine offensichtlichen Missstände vorliegen und die Verkehrssicherheit nicht oder höchstens geringfügig erhöht wird? Schliesslich und wie zum wiederholten Male erwähnt ist die Differenzierung zwischen Transitachsen und übrigen Strassennetz nicht angezeigt (Inkohärenz), weil die Mehrzahl der Assistenten ihre Wirkungen auf dem untergeordneten Strassennetz (Gemeinde- und Kantonsstrassen) erheblich besser entfalten kann als auf der Autobahn.		
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Trotz unserer grundsätzlichen Ablehnung ist es im Falle der Einführung einer frühzeitigen Ausrüstungspflicht unumgänglich, für Schweizer Transportunternehmen eine längere, besser noch überhaupt keine Frist vorzusehen. Nur so können alle Schweizer Fahrzeuge die Transitachsen im Binnentransport benutzen und die Versorgung der Schweiz effizient sicherstellen.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?

(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wenn schon, so müsste die Regelung aus Kohärenzgründen auf sämtliche Strassen ausgedehnt werden, und zwar von Beginn weg. Aber auch dieses Szenario lehnt die ASTAG natürlich ab, weil die CH-Unternehmen davon noch stärker betroffen wären als ausländische Unternehmen. Fahrzeuge im Nahverkehr (geringe Kilometerleistung) stehen erheblich länger im Verkehr (>10 Jahre) als Fahrzeuge im Fernverkehr (>100'000 km). Die Folge eines Fahrverbots für Nahverkehrsfahrzeuge wäre einzig die Vernichtung des in sie investierten Kapitals, was sich gemessen am marginalen Sicherheitsgewinn absolut nicht rechtfertigen lässt. Es gibt keinen Grund, solche Fahrzeuge, die nach wie vor modern und vollumfänglich verkehrssicher sind, frühzeitig durch Gesetz aus dem Verkehr zu ziehen bzw. ihnen die meist nur gelegentliche Benutzung der Transitachsen zu untersagen. Denn selbst die Nachrüstung von Assistenzsystemen ist zumeist nicht möglich, weil die Technologien tief in die Fahrzeugarchitektur eingreifen und oft nur ab Werk lieferbar sind.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?

(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

☒ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein, weil wir die Vorlage integral ablehnen. eventualiter: Ja, jedoch nur für den Fall, dass die Standesinitiative umgesetzt werden sollte. So könnten wenigstens die stossenden Fälle unterbunden werden (z. B. Schneeräumungsfahrzeuge).		



An die
Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen KVF-N
3003 Bern

Per Mail: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, 29. Juni 2020

Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, an der Vernehmlassung zum oben genannten Geschäft teilzunehmen.

Wir bedauern, Ihnen mitteilen zu müssen, dass wir trotz der unbestrittenen Bedeutung der Vorlage aus Kapazitätsgründen auf eine Eingabe verzichten müssen.

Besten Dank für Ihr Verständnis.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband
Direktorin

Renate Amstutz

**SVLT**

Schweizerischer Verband für Landtechnik

ASETA

Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture

Kommission für Verkehr und Fernmelde-
wesen des Nationalrats

3003 Bern

Elektronischer Versand

VL_Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

5223 Riniken, 18. September 2020

17.304 Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt!»

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benutzen wir die Möglichkeit, zu der in der Betreffzeile erwähnten Vorlage Stellung beziehen zu können.

Grundsätzliches

Der Schweizerische Verband für Landtechnik (SVLT) ist die Dachorganisation von 23 Sektionen und zählt rund 20000 Mitglieder. Der Verband vertritt die Interessen der Schweizer Landwirte in allen Fragen der Landtechnik – vor allem auch in Sachen landwirtschaftlicher Strassenverkehr. Unserem Verband ist es weiter ein Anliegen, dass sämtliche Verkehrsteilnehmer jederzeit sicher auf den ihnen zustehenden Verkehrswegen zirkulieren können und dazu mit entsprechend korrekten sowie sicheren Fahrzeugen unterwegs sind.

Von der Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt!» ist der landwirtschaftliche (Strassen-)Verkehr punktuell betroffen, obschon nur wenige der Landwirte für ihre betrieblichen Transporte Fahrzeuge benutzen, die unter die Kategorie «Schwere Motorwagen» fallen. Trotzdem gibt es (zunehmend) Landwirte und Lohnunternehmer, die heute längere Transporte von Erntegütern mit Lastwagen ausführen – darunter auch alpen traversierende Transporte.

Wir gehen davon aus, dass Fahrten mit Traktoren (Fahrzeugarten T1 – T5) von der nun vorgelegten Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes nicht betroffen sind und weiterhin die Transitstrassen im Alpengebiet (zum Teil mit bewilligten Ausnahmen) mit den von den kantonalen Motorfahrzeugkontrollen geprüften Fahrzeugen benutzen dürfen und nicht mit zusätzlichen Assistenzsystemen ausgerüstet werden müssen.

Konkret zur Vorlage

Der SVLT lehnt den Inhalt der Standesinitiative sowie die vorgeschlagene Umsetzung im Strassenverkehrsgesetz ab. Unserer Meinung nach schiessen die Vorschläge weit über das Ziel hinaus. So ist insbesondere die Pflicht zur Nachrüstung mit Assistenzsystemen von bereits in Verkehr befindlichen Fahrzeugen nicht praxistauglich und gerade für solche Transporteure, die nur gelegentlich alpen traversierende Fahrten unternehmen, finanziell nicht tragbar. Zudem ist keinesfalls erwiesen, ob diese Systeme dann auch wirklich zu einer Reduktion von Unfällen beitragen werden.

In der Schweiz orientieren sich die technischen Anforderungen an die Motorfahrzeuge seit geraumer Zeit (seit dem Nachvollzug des Landverkehrsabkommens) am EU-Recht. Ein Schweizer Alleingang macht in diesem Zusammenhang wenig Sinn, zumal Sonderlösungen hohe Kosten verursachen und die Wettbewerbsfähigkeit einheimischer Betriebe verschlechtern.

Vielmehr sollte darauf geachtet werden, dass die bestehenden Strasseninfrastrukturen an das stetig steigende Verkehrsaufkommen angepasst werden (Beseitigung von Engpässen, Erhöhung der Kapazitäten).

Ergänzende Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen finden sich im beiliegenden Fragebogen.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit dieser Stellungnahme und hoffen, dass unsere Eingaben gebührende Beachtung finden.

Mit freundlichen Grüssen

Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT
Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA



SR Werner Salzmann
Präsident
werner.salzmann@gmx.ch



Dr. Roman Engeler
Direktor
roman.engeler@agrartechnik.ch

Anhang: Fragebogen

Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton X Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Schweizerischer Verband für Landtechnik (SVLT) Ausserdorfstrasse 31 5223 Riniken
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der SVLT lehnt den Inhalt der Standesinitiative sowie die vorgeschlagene Umsetzung im Strassenverkehrsgesetz ab. Unserer Meinung nach zielen die Vorschläge weit über das Ziel hinaus. So ist insbesondere die Pflicht zur Nachrüstung mit Assistenzsystemen von bereits in Verkehr befindlichen Fahrzeugen nicht praxistauglich und gerade für solche Transporteure, die nur gelegentlich alpentraversierende Fahrten unternehmen, finanziell nicht tragbar. Zudem ist keinesfalls erwiesen, ob diese Systeme dann auch wirklich zu einer Reduktion von Unfällen beitragen werden. Insbesondere die Nachrüstung von älteren Fahrzeugen, regulär in Verkehr gesetzt, ist speziell für Gelegenheits-Transporteure finanziell nicht verkraftbar. Zudem gibt es keine Begründung, wieso speziell dieser Verkehr mit solchen Systemen auszurüsten sein muss, in Anbetracht der Tatsache, dass die grundsätzliche Problematik auf allen grossen Verkehrsachsen vorhanden ist.		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Sollte die Umsetzung tatsächlich Eingang ins Strassenverkehrsgesetz einfließen, sind bereits in Verkehr gesetzte schwere Motorwagen davon auszunehmen.		

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)	
	☒ JA	☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie bereits unter Frage 2 beantwortet: Sollte die Umsetzung tatsächlich Eingang ins Strassenverkehrsgesetz einfließen, sind die Schweizer Transportunternehmen davon auszunehmen.	

4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)	
	☐ JA	☒ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	

5.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)	
	☒ JA	☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Sollte die Standesinitiative wirklich umgesetzt werden, können wir uns Ausnahmen vorstellen, respektive sollten solche auch zwingend umgesetzt werden. Beispiele: Fahrzeuge mit Aufgaben im Kommunalsektor (Winterdienst und andere Unterhaltsarbeiten), Transport landwirtschaftlicher Güter.	



Per Mail an: VL-Standesinitiative-TI@astra-admin.ch

Bern, 30. September 2020

17.304 Standesinitiative Sicherere Strassen jetzt!: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens im separaten Word-Dokument gerne nutzen.

Die Standesinitiative Tessin verlangt, dass veraltete Lastwagen und Cars ohne moderne Sicherheits-Assistenz-Systeme nur noch eine gewisse Zeit auf den besonders gefährlichen Routen durch die Alpen verkehren dürfen. Anschliessend dürfen diese alten Lastwagen und Cars auf diesen Routen nicht mehr verkehren oder müssten entsprechend nachgerüstet werden. Damit kann auf ebendiesen Strecken ein höheres Sicherheitsniveau erreicht werden, was allen Verkehrsteilnehmer*innen und der Allgemeinheit zugutekommt.

Die SP begrüsst diese Standesinitiative. Die Relevanz und Dringlichkeit sind unseres Erachtens gegeben. Denn die Letalität (Anzahl Getötete pro 10'000 Verunfallte) ist gemäss einer Studie¹ des BFU bei Unfällen im Schwerverkehr enorm viel höher als bei anderen Fahrzeugkategorien. Sie liegt bei etwa 360 getöteten Personen. Bei Motorrädern oder leichten Motorwagen sind es jeweils etwa 120 bzw. 100 getötete Personen. Weiter resümiert die Studie, dass bei solchen Unfällen mehr als 80 % der Opfer jeweils andere beteiligte Verkehrsteilnehmende sind. Auch vor diesem Hintergrund ist es also dringend notwendig, dass für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet (aber auch auf anderen Strecken in Städten und Agglomerationen mit viel Mischverkehr; siehe dazu Antwort auf Frage 4 zu Art. 45a Abs. 4 E-SVG) höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten.

Zudem verursacht der Schwerverkehr sehr hohe externe Kosten im Bereich der Unfälle: Das ARE kommt in seiner Erhebung zu den externen Kosten des Verkehrs zum Ergebnis, dass der Schwerverkehr in Sachen Unfälle im Jahr 2017 122 Mio. Fr. externe Kosten verursacht hat.² In den Jahren 2010 bis 2016 lag dieser Wert jeweils zwischen 99 und 208 Mio. Fr. pro Jahr. Diese erhebliche Kosten muss

¹ Niemann, S. Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU; 2020.

² Bundesamt für Raumentwicklung (2020), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2017.

schliesslich die Allgemeinheit tragen. Durch diese Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes werden die Minimal-Anforderungen an Lastwagen und Cars bezüglich der sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen angehoben. Dies wird helfen, Unfälle zu vermeiden und damit auch die externen Kosten des Schwerverkehrs im Bereich Unfälle und somit auch im Allgemeinen zu senken.

Die SP begrüsst also den ausgearbeiteten Vorentwurf der Kommission, welcher verlangt, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten sollen. **Wir würden es allerdings bevorzugen, wenn für gewisse nicht-grenzüberschreitende Transporte keine längere Frist vorgesehen wird (siehe dazu Antwort auf Frage 3 zu Art. 45a Abs. 3 E-SVG). Wir möchten aber an dieser Stelle betonen, dass wir auch eine Umsetzung mit Ausnahme (längere Frist) dem Status Quo vorziehen.**

Wir sind überzeugt, dass die vorgeschlagene Ausrüstungspflicht mit unfallvermindernden Assistenzsystemen das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs verringert und auf diese Weise der hohe Sicherheitsstandard auf den Schweizer Strassen weiter verbessert werden kann. Zudem ist von einer Verbesserung der Umwelt und Lärmbelastung in den betroffenen Regionen auszugehen, weil mit den neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden oder mit einer Verlagerung auf die Schiene zu rechnen ist.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☒ Übrige

Absender:

Claudia Alpiger, Politische Fachsekretärin

SP Schweiz

Theaterplatz 4

3011 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die SP ist damit einverstanden und begrüsst es, dass zukünftig für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten. Wir finden es für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wichtig, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenz-Systeme des Schwerverkehrs auf der Strasse von allen Fahrzeugen verwendet werden.

Dies ist insbesondere wichtig auf exponierten Strecken mit erhöhter Unfallgefahr und grösseren Unfallauswirkungen, wie es die Alpenquerungen generell bzw. die Pässe und Tunnels mit Gegenverkehr im Speziellen sind.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die SP ist grundsätzlich mit dieser Änderung einverstanden, möchte aber die Zeit von 5 Jahren als ein Maximum definieren. Deshalb beantragen wir folgende Änderung von Abs. 2: Abs. 2: <i>² Fahrzeuge nach Absatz 1, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, dürfen ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, noch <u>maximal</u> fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.</i> Diese Änderung hat zu Folge, dass der Bundesrat in gewissen Fällen die Kompetenz erhält, sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme auch schon früher als erst nach fünf Jahren in der Verordnung als obligatorisch zu verfügen. In Fällen von grosser Sicherheitszugewinnen durch Assistenz-Systeme könnte dies zukünftig für die Verkehrssicherheit von grossem Wert sein.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die SP ist der Meinung, dass alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den entsprechenden alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen müssen. Dies aus Gründen der möglichst effektiven Verbesserung der Sicherheit. Eine angedachte grundlegende Sonderbehandlung für die für die Alpengebiete wichtigen Verkehre (mit einer längeren Frist) widerspricht unseres Erachtens zu einem gewissen Grad auch dem Ziel des Gesetzesvorhabens. Wir möchten an dieser Stelle aber hervorheben, dass die SP aber die Umsetzung der Tessiner Standesinitiative mit der generellen Sonderbehandlung für die lokalen Verkehre dem Status quo klar vorziehen würde. Denn auch mit dieser längeren Frist für gewisse Verkehre würde die Verkehrssicherheit mit diesem Gesetzesvorschlag deutlich gesteigert.		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

Die SP begrüsst diese Massnahme sehr. Dies lässt die Möglichkeit offen, dass in Zukunft auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare Strecken in Absprache mit den betroffenen Kantonen angegangen werden können. Zudem ermöglicht dies, ebenso auf Strecken in Städten und Agglomerationen, die viel Mischverkehr haben, höhere Anforderungen an den Schwerverkehr zu stellen. Insbesondere Abbiegeassistenten für Lastwagen, welche Velofahrer*innen und Fussgänger*innen erkennen und auf ebendiese aufmerksam machen können, sollten unseres Erachtens möglichst rasch und flächendeckend vorgeschrieben/obligatorisch werden. Somit können fatale Verkehrsunfälle auf exponierten Strecken verhindert werden und eine Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomeration und auf dem Land erreicht werden.
--

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind uns bewusst, dass es Fahrzeuge (oder Situationen) gibt, bei welchen die entsprechenden Auflagen nicht erfüllt werden können. Wir erachten es als wichtig, dass der Bundesrat hier mit gesundem Menschenverstand und im Rahmen der Verhältnismässigkeit für einzelne Verkehre Ausnahmen erlässt. Der Bundesrat soll aber damit in keiner Weise mit einer laschen Umsetzung durch eine grosszügige Ausnahme-Regelung das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesen exponierten Routen mindern. So sollen sich konkrete Ausnahmen-Fälle insb. auf die Fahrzeuge des Militärs oder Oldtimer beschränken.		

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

9. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens zum Vorentwurf einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) (Umsetzung der 17.304 Standesinitiative. *Sichere Strassen jetzt!* des Kantons Tessin) Stellung zu nehmen.

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung fordert Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen für schwere Motorwagen im Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet. Damit soll das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs verringert und der bereits hohe Sicherheitsstandard auf den Schweizer Strassen weiter verbessert werden.

Wir bedanken uns für die Einladung und teilen Ihnen mit, dass wir als Mittelland-Kanton mangels Betroffenheit auf eine Stellungnahme verzichten. Dies entnehmen Sie auch dem ausgefüllten Fragebogen in der Beilage.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Beilage
• Fragebogen

Kopie
• vl-standesinitiative-ti@astra.admin.ch



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch: Regierungsrat des Kantons Aargau, Regierungsgebäude, 5001 Aarau

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Aargau
Regierungsgebäude
5001 Aarau

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)

☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?
(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 80 54
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Kommission für Verkehr- und Fernmeldewesen (KVF-N)

Per E-Mail an:
VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Basel, 18. September 2020

Regierungsratsbeschluss vom 15. September 2020
Vernehmlassung zur Standesinitiative. Sichere Strasse jetzt!

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 von Kommissionspräsident Michael Töngi wurde der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt zur Vernehmlassung zum Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mangels direkter Betroffenheit äussern wir uns nicht im Detail zum Vorentwurf. Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt ist es aber wichtig, dass die Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen von den Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen ausgenommen würden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Elisabeth Ackermann
Präsidentin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
CH-3003 Bern

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Ihr Zeichen:

2. September 2020

Unser Zeichen: 2020.SIDGS.445

RRB Nr.: 996/2020

Direktion: Sicherheitsdirektion

Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: 17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt! Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen des erwähnten Vernehmlassungsverfahrens.

Die Wirksamkeit und der Nutzen von Assistenzsystemen für die Verkehrssicherheit stehen ausser Frage. Insofern sind die Bemühungen der Europäischen Union und des Bundes zur zeitnahen Ausrüstung von Neufahrzeugen mit entsprechenden technischen Einrichtungen im Rahmen der Homologation und bei der Verwendung im Strassenverkehr sehr zu begrüßen.

Die vorgeschlagene Revision des Strassenverkehrsgesetzes ist aber aus folgenden Erwägungen abzulehnen:

Durch die hohen Laufleistungen und die rasche Erneuerung der Fahrzeugflotte mit modernen Fahrzeugen werden die Anforderungen im Transitverkehr schon in naher Zukunft in der Praxis von selbst erreicht oder übertroffen. Die verschärften Anforderungen erhöhen die Regelungsdichte im Bereich Strassenverkehr somit unnötig, da diese Vorschriften durch die faktische Entwicklung innert Kürze überflüssig werden. Die Standesinitiative stösst so bereits offene Türen auf.

Es gilt zu beachten, dass die in der Vorlage vorgesehene Nachrüstung von Fahrzeugen aus technischer und wirtschaftlicher Sicht für das Transportgewerbe kaum in Frage kommen kann.

Die vorgesehenen Ausnahmen für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte sind bezüglich Verkehrssicherheit nicht zu rechtfertigen. Wie das vom ASTRA in Auftrag gegebene Gutachten zeigt, wird durch die vorgesehene Regelung auch das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU verletzt.

Die von der Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt!» geforderten Mindeststandards bei der Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen bei Nutzfahrzeugen sind auf der Strasse durch die Kontrollorgane nur mit grossem Aufwand technisch überprüfbar. Es droht ein administrativer oder technisch äusserst anspruchsvoller polizeilicher Kontrollaufwand, der betreffend Kosten und Nutzen nicht vertretbar wäre.

Weitere Details können dem Fragebogen entnommen werden.

Freundliche Grüsse

Im Namen des **Regierungsrates**



Pierre Alain Schnegg
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
- Bau- und Verkehrsdirektion

Beilagen

- Antwortformular



Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Bern Postgasse 68 Postfach 3000 Bern 8
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Wirksamkeit und der Nutzen von Assistenzsystemen für die Verkehrssicherheit stehen ausser Frage. Insofern sind die Bemühungen der Europäischen Union und des Bundes zur zeitnahen Ausrüstung von Neufahrzeugen mit entsprechenden technischen Einrichtungen im Rahmen der Homologation und bei der Verwendung im Strassenverkehr sehr zu begrüßen. Wird die Verbesserung der Verkehrssicherheit angestrebt, so wäre grundsätzlich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nicht nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen zu beschränken. Auch die Möglichkeit, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht dem Verkehrssicherheitsgedanken und dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Transporteure. Entsprechend hält das vom ASTRA in Auftrag gegebene Gutachten nachvollziehbar fest, dass die vorgesehene Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstösst und nicht mit dem Landverkehrsabkommen vereinbar ist. Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen im gewerbsmässigen Schwerverkehr und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. Die verschärften An-		

	forderungen erhöhen die Regelungsdichte im Bereich Strassenverkehr somit unnötig, da diese Vorschriften durch die faktische Entwicklung innert Kürze überflüssig würden. Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich bei Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt. Aus diesen Gründen ist die Initiative abzulehnen.
--	--

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen werden im internationalen Verkehr Fahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt. Dadurch können Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8% der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Dies bedeutet, dass ca. alle 6 Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden. Oft ist eine Nachrüstung technisch nicht möglich oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand oder unverhältnismässigen Kosten. Die EU-Übergangsfristen sind z.T. sehr komplex und dadurch für die Schweiz nicht einfach umsetzbar. Gemäss Art. 3b VTS gilt folgendes: Für die Anwendung der in Anhang 2 aufgeführten internationalen Regelungen gelten, soweit in den Übergangsbestimmungen dieser Verordnung keine anderen Fristen vorgesehen sind, die in den jeweiligen Regelungen enthaltenen Übergangsbestimmungen, wobei für die Zulassung auf den <u>Zeitpunkt der Einfuhr oder der Herstellung in der Schweiz</u> abgestellt wird. Aus diesem Grund ist die erste Inverkehrsetzung in der Schweiz kein verlässliches Datum für die Anwendung der EU-Vorschriften. Somit ist es möglich, dass Fahrzeuge, die im EU-Raum zugelassen sind, den neuen Vorschriften schon entsprechen müssen, CH-Fahrzeuge aber noch nicht. Für die Kontrollorgane ist die Überprüfung vor Ort nicht möglich. Das Importdatum ist im CH-Fahrzeugausweis nicht ersichtlich.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich ist der Bedarf nach einer Ausnahmeregelung zum Schutze der Binnenwirtschaft nachvollziehbar. Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit aber für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport einheitlich Gültigkeit haben. vgl. auch Bemerkungen zu Frage 1		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)			
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich wäre der flächendeckende Einsatz moderner Assistenzsysteme im Interesse der Verkehrssicherheit gesamtschweizerisch zu begrüßen. Da sich die technische Entwicklung aber innert nützlicher Zeit ohnehin in diese Richtung bewegt, wird die im Rahmen der Initiative vorgesehene streckenbezogene Regelung keinen Mehrwert erzeugen.		
5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)			
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Gründen der Praktikabilität sollten Ausnahmen möglich sein und gegebenenfalls restriktiv bewilligt werden können.		



Justiz- und Sicherheitsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 59 17
justiz@lu.ch
www.lu.ch

Zustellung per Mail:

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA

Luzern, 15. September 2020

Protokoll-Nr.: 1053

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir die Ausrichtung «Sichere Strassen» zwar begrüßen, den Vorentwurf einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes jedoch aus Kosten- und Effizienzgründen ablehnen. Die Details entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Antwortformular.

Freundliche Grüsse

Paul Winiker
Regierungsrat

- Antwortformular



Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Kanton Luzern Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Luzern Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen sollte deshalb nicht auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränkt werden, sondern für alle Schweizer Strassen gelten. - Erfahrungsgemäss werden die geforderten Mindeststandards von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen durch hohe Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen. Die geplanten verschärften Anforderungen würden rasch obsolet. - Die Sonderregelung für Inlandfahrten widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht (Landverkehrsabkommen) vereinbar sei. - Die Einhaltung der Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem hohen Aufwand zu kontrollieren.		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In der Schweiz werden ungefähr alle sechs Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeuge ist nicht möglich. Mit jedem neu obligatorisch werdenden Assistenzsystem werden aktuell neue Fahrzeuge fünf Jahre später für den vorgesehenen Einsatzzweck nicht mehr eingesetzt werden können. Die vorgeschriebene vorzeitige Erneuerung der Fahrzeugflotte kann zu einer grossen wirtschaftlichen Belastung von Transportunternehmen werden.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

- Eine differenzierte Umsetzung nur für die Südschweiz und das Wallis führt zu Marktverzerrungen, welche spätestens bei einer Ausdehnung auf weitere Strecken zu an Diskriminierung oder Bevorzugung grenzende Zuständen führen könnten.
- Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen, inkl. Kleinbussen mit Anhänger zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben.

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?
(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Vorschriften für einzelne Strecken machen hinsichtlich der Sicherheit im Strassenverkehr keinen Sinn und sind für die ohnehin kleinräumige Schweiz abzulehnen.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das eigentliche Ziel der Gesetzesänderung ist es, die Verkehrssicherheit im Alpenraum zu verbessern. Ausnahmen sollten zwar möglich sein, aber restriktiv bewilligt werden - sofern sie nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen.



KANTON
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Nationalrat
Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
(KVF)
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 22. September 2020

Standesinitiative 17.304. Sichere Strassen jetzt! Stellungnahme

Sehr geehrter Kommissionspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie den Kanton Nidwalden in der erwähnten Angelegenheit zur Stellungnahme eingeladen. Für diese Möglichkeit zur Mitwirkung möchten wir uns herzlich bedanken.

Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden unterstützt die Standesinitiative im Grundsatz. Unsere Begründung und zusätzliche Bemerkungen entnehmen Sie bitte dem Antwortformular im Anhang.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bei Ihren weiteren Arbeiten.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Dr. Othmar Filliger
Landammann




lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

- Antwortformular

Geht an:

- VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Kanton Nidwalden, Staatskanzlei, Dorfplatz 2, 63 71 Stans
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Forderung der Initiative, für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport im alpenquerenden Verkehr auf Transitstrassen im Alpengebiet gemäss Artikel 2 des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG; SR 725.14) Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen festzulegen, wird grundsätzlich unterstützt. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass das heutige System für die Zulassung von Fahrzeugen auf den Schweizer Strassen grösstenteils internationale Normen übernimmt. Ist ein Fahrzeugtyp international zugelassen, darf er grundsätzlich auch in der Schweiz fahren. An diesem Typengenehmigungsverfahren ändert sich nichts. Gemäss Bericht zu Art. 45a Abs. 1 (S. 8) sollen nur jene Sicherheitsassistenzsysteme obligatorisch werden, die tatsächlich ein Unfallverminderungspotential haben. Es ist hier davon auszugehen, dass Assistenzsysteme, welche aufgrund internationaler Vorschriften obligatorisch sind, als unfallvermindernd gelten. Es stellt sich im Zusammenhang mit der Tatsache, dass ab dem Jahr 2022 die EU zahlreiche neue Sicherheitssysteme vorschreibt die Frage, ob der Erlass von (vorschnellen) eigenen Regelungen in diesem Bereich überhaupt sinnvoll ist. Aufgrund des Vorgesagten dürften auch die vorliegende Regelung erst einen Effekt erzielen, wenn die internationalen (sprich) EU-Normen ab dem Jahr 2022 Wirkung entfalten.		

	Ab diesem Zeitpunkt werden sich die Fahr-zeugflotten in der Folge automatisch schnell erneuern. Aus diesem Grund sollte geprüft wer-den, das Inkrafttreten der Vorlage auf den 1. Januar 2022 festzulegen, sofern nicht sogar ganz auf diese ver-zichtet werden könnte.
--	---

2.	Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Per-sonentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeug-prüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)
----	---

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenz-überschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusam-menhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)
----	---

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Weiter ist festzuhalten, dass es grundsätzlich zu begrüßen ist, dass die alpenque-renden, nicht grenzüberschreitenden Transporte, der in den Alpenkantonen tätigen Speditionsunternehmen entlastet werden sollen. Da auf Kurzstrecken das Unfallri-siko weitaus geringer ausfällt als auf Langstrecken, ist eine solche Ausnahme zu vertreten. Diese rein inländischen Transporte stellen die Versorgung der Berggebiete sicher. Ohne Son-derregelung für diese Transporte wären Schweizerische Unternehmen allenfalls von der ein-geführten Massnahme leicht stärker betroffen als ausländi-sche Unternehmen. Wie bereits erwähnt fahren diese Unternehmen häufiger Kurz-strecken. Aus diesem Grund müssen die Fahrzeuge auch weniger schnell ersetzt werden. Dies könnte dazu führen, dass inländische Spediteure nach dem Ablauf der Fünfjahresfrist Fahrzeuge ersetzen müssten, welche eigent-lich noch nicht am Ende ihrer Lebensdauer angelangt sind.
--	---

4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken aus-dehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)
----	---

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

	Grundsätzliche Zustimmung. Bzgl. des Inkrafttretens der Vorlage vgl. Ausführungen zu Frage 1.
--	---

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus grundsätzlichen Überlegungen sollten aber die schweren Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen bereits gesetzlich von der Verpflichtung ausgenommen werden.

Es sollte aus diesem diesem Grund im SVG direkt eine entsprechende Ausnahmebestimmung verankert werden. Eine vergleichbare Ausnahme besteht beispielsweise bereits in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), welcher eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für "Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes" vorsieht. Eine solche Ausnahme ist notwendig, da sich Assistenzsysteme, die auf den "Regelbetrieb" von Fahrzeugen ausgelegt sind, bei dringlichen Einsatz- und Notfallfahrten als kontraproduktiv erweisen können bzw. für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet sind. Es besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind).

Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstplicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Art. 45a Abs. 5 E-SVG sollte somit folgendermassen formuliert werden (Ergänzungen kursiv):

- ⁵ *Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen. Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.*



Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Sicherheits- und Justizdepartement Kanton Obwalden Foribach 1 6060 Sarnen Kontaktperson: Florian Ulrich Departementssekretär Stv. 041 666 62 18 florian.ulrich@ow.ch
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bundes, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen / kommerziellen Verkehr – insbesondere auf den alpenquerenden Strecken – durch die Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen zu erhöhen. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise, wenn schon auf <i>alle</i> Schweizer Strassen erstrecken soll. Die Einhaltung der differenzierten verschärften Vorschriften wäre für die Polizeior-gane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren.		

	- Zu beachten ist, dass die Ausnahmeregelung - der Bundesrat kann Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen - sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung widerspricht. Die EU-Gesetzgebung ist auf dem Weg, mit zusätzlichen verpflichtenden Ausrüstungen von Pkw, Lkw und Bussen, Menschenleben zu retten. Folgende Fahrerassistenzsystemen, werden ab 2022 für alle neuen Fahrzeuge verpflichtend eingeführt: - Intelligenter Geschwindigkeitsassistent ("Geschwindigkeitsbremse") - Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre - Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers - Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers - Notbremslicht - Rückfahrassistent - Ereignisbezogene Datenerfassung ("Black Box") - Notbrems-Assistenzsystem - Notfall-Spurhalteassistent Mit der LSVA besteht heute schon der Anreiz, mit möglichst modernen Fahrzeugen die Alpen zu queren. Die neuen Fahrzeuge sind entsprechend mit Assistenzsystemen (gemäss EU-Vorgaben) ausgerüstet.
--	--

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
-----------------------------	--	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge entsprechen schon heute einem sehr hohen Sicherheitsstandard. Da in den nächsten Jahren laufend solche Sicherheitsassistenzsysteme eingeführt werden ist es unverständlich, dass neue Fahrzeuge bereits wieder nach 5 Jahren ausser Verkehr zu nehmen sind. Assistenzsysteme bieten unterschiedliches Schutzpotential. Gemäss EU werden nun Schutzsysteme gefordert und eingeführt, die das grösste Schutzpotential bieten werden. Es ist somit fraglich, ob bereits nach fünf Jahren das Schutzpotential erneut weiter erhöht werden kann.
--	---

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)

☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben. Vergleiche zudem Antwort bei Ziffer 1.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?
(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich sollten die gleichen Sicherheitsbestimmungen auf allen Strassenabschnitten gelten. Es soll vermieden werden, einzelne Strassen mit speziellen Auflagen zu versehen.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?
(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zustimmung unter der Voraussetzung, dass diese nicht an eine Frist gebunden ist, bzw. die Frist ca. der Einsatzdauer eines Fahrzeuges entspricht. Ausser der Zweck der Frist ist die schnellere Ermöglichung für das autonomen Fahren auf unseren Strassen. Bei einzelnen Fahrzeugarten wie Oldtimern und gewissen Armeefahrzeugen ist die Nachrüstung mit solchen Assistenzsystemen teilweise technisch gar nicht mehr möglich. Dabei handelt es sich aber um wenige Fahrzeuge gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen schwerer Motorfahrzeuge. Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind zwingend von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen.		

Zwar betrifft die Vorlage derzeit nur einzelne Kantone / Strecken. Wir äussern uns jedoch aus grundsätzlichen Überlegungen. Andererseits wird der Bundesrat in der Vorlage ausdrücklich dazu ermächtigt, die Regelung auf weitere Strecken auszu-dehnen (vgl. Art. 45a Abs. 4 E-SVG).

Wir beantragen deshalb, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a VTS (SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht.

Eine neue Formulierung für Art. 45a Abs. 5 E-SVG könnte somit lauten (Änderung / Ergänzung *kursiv*):

- ⁵ *Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen. Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.*

Begründung:

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind). Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben überdies eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich, und das ist zentral, wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@ktsh.ch

Regierungsrat

Bundesamt für Strassen
Vernehmlassung 17.304
3003 Bern

*per Mail an: VL-Standesinitia-
tive.TI@astra.admin.ch*

Schaffhausen, 8. September 2020

17.304 Standesinitiative «Sicherere Strassen jetzt!»; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Präsident.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie uns eingeladen, zur obgenannten Standesinitiative und dem entsprechenden Vorentwurf einer Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat lehnt die Standesinitiative ab. In der Beilage finden Sie den ausgefüllten Fragebogen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:



Martin Kessler

Der Staatsschreiber:



Dr. Stefan Bilger

Beilage: ausgefüllter Fragebogen



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Kanton Schaffhausen
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir lehnen diesen Vorschlag aus folgenden Gründen ab: - Bei der vorgeschlagenen Regelung handelt es sich in erster Linie um eine verkehrspolitische Massnahme mit dem Ziel, den hohen Sicherheitsstandard auf alpenquerenden Schweizer Transitstrassen weiter zu verbessern. Dazu sollen für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten. Das heutige System für die Zulassung von Fahrzeugen auf den Schweizer Strassen übernimmt internationale Normen . Ist ein Fahrzeugtyp international zugelassen, darf er grundsätzlich auch in der Schweiz fahren. Ab 2022 müssen in der EU in bestimmte neue Transportmotorwagentypen sowie ab 2024 auch in bereits bestehende Modelle zahlreiche neue Sicherheitssysteme eingebaut werden. Dazu gehören gemäss dem erläuternden Bericht (Ziffer 1.4, dritter Abschnitt) unter anderem Geschwindigkeits-, Spurhalte- und hochentwickelte Notbrems-Assistenzsysteme etc. - Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungs-		

	weise sogar übertroffen werden. Unserer Ansicht nach würde somit das vorgeschlagene zusätzliche Regelwerk in einigen Jahren obsolet, weshalb darauf verzichtet werden kann. - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise (wenn schon) auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. - Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich bei Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt. - Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält ein vom ASTRA in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit europäischem Recht, insb. dem Landverkehrsabkommen, vereinbar sei.
--	--

2.	Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Frage 1. Ergänzend kann festgehalten werden, dass im internationalen Verkehr grundsätzlich Fahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt werden. Dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, können dadurch doch Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8 % der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Daraus ergibt sich, dass ca. alle 6 Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeuge ist zudem oftmals gar nicht mehr möglich.		

3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Frage 1. Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personen-transport Gültigkeit haben. Diese Ausnahmeregelung betrachten wir als nicht vertretbar, da sie gewisse inländische Transporte gegenüber ausländischen besserstellt und damit gem. Rechtsgutachten der Universität Freiburg das Landverkehrsabkommens verletzt bzw. eine verbotene Diskriminierung darstellt. Im Weiteren widerspricht diese Ausnahmeregelung den sicherheitspolitischen Zielen der Massnahme.
--	--

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)			
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Dies würde die Kontrollen für die kantonalen Vollzugsorgane noch komplizierter und aufwändiger machen. Wenn schon müssten die vorgeschlagenen Regelungen im Falle einer Umsetzung auf dem gesamten Schweizer Strassennetz Anwendung finden (Gefahrenpotenzial besteht grundsätzlich nicht nur im alpenquerenden Verkehr).		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)			
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten Ausnahmen möglich sein und ggf. restriktiv bewilligt werden können.		

Baudepartement

Departementssekretariat

Domizil: Olympstrasse 10, Brunnen
Postfach 1250
6431 Schwyz
Telefon 041 819 25 15



6431 Schwyz, Postfach 1250

Bundesamt für Strassen

via E-Mail an VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Ihr Zeichen	BTA
E-Mail	andrea3.betschart@sz.ch
Direktwahl	041 819 25 16
Datum	20. August 2020

NR, Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen: Vernehmlassung zu 17.304 «Standesinitiative. Sichere Strassen jetzt!»

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 laden Sie den Kanton Schwyz zum oben genannten Mitbericht ein.

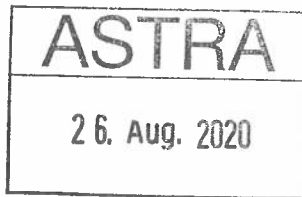
Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir und teilen Ihnen mit, dass der Kanton Schwyz auf einen Mitbericht verzichtet.

Freundliche Grüsse

Baudepartement des Kantons Schwyz

Departementssekretariat

Sign. Norbert Mettler, Departementssekretär



Bundesamt für
Strassen (ASTRA)
3003 Bern

25. August 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes - Umsetzung der Standesinitiative (17.304) «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

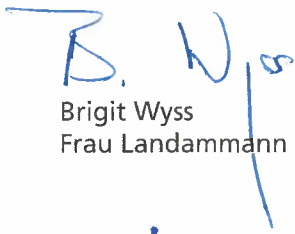
Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 stellten Sie der Kantonsregierung den Vorentwurf und den erläuternden Bericht zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zu und luden diese zur Stellungnahme ein. Gerne nutzen wir diese Möglichkeit.

Wir sind mit den Vorschlägen der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes weitgehend einverstanden. Wir unterstützen Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit weiterhin verbessern.

Für die Möglichkeit zur Umsetzung der Initiative «Sicherere Strassen jetzt!» eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns bestens.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES


Brigit Wyss
Frau Landammann


Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage: Fragebogen «Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt!»



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Kanton Solothurn

Adresse:

Rathaus

Barfüssergasse 24

4509 Solothurn

Kontaktperson:

Kenneth Lützelschwab

Amtschef Motorfahrzeugkontrolle

kenneth.lützelschwab@mfk.so.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Dies dient der Verkehrssicherheit. Die besten unfallvermindernden Assistenzsysteme haben jedoch nur einen beschränkten Nutzen, wenn diese – wie heute üblich - ausschaltbar sind.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Differenzierung der Transporte ist für die Vollzugsbehörden mit zusätzlichem Kontrollaufwand verbunden. Es besteht auch bei Transporten innerhalb der Schweiz oder bei Leerfahrten ein Unfallrisiko.		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Grundsatz könnte die Ausrüstungspflicht auf weitere Strecken die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöhen, was aus verkehrspolizeilicher Sicht zu befürworten ist. Nach einer umfassenden Unfallanalyse sollten jedoch weitere Strecken von Anfang an abschliessend bestimmt werden. Es ist zu erwarten, dass in absehbarer Zeit weitere unfallvermindernde Assistenzsysteme in Lastwagen und Bussen europaweit standardmässig Pflicht werden. Bis weitere Strecken nach Anhörung der Kantone zeitverzögert bestimmt wären, ist davon auszugehen, dass der zusätzliche Nutzen durch eine zwischenzeitlich jüngere Fahrzeuggeneration mit weiteren unfallvermindernden Assistenzsystemen an Bord kaum mehr spürbar wäre. Zudem würde eine stetige Erweiterung zu wiederkehrendem und unverhältnismässig hohem administrativen Aufwand führen.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: z.B. Ausnahmen für Einsatzfahrzeuge, Veteranenfahrzeuge etc.		



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender: Kanton St.Gallen

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

- Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit, was zu begrüßen ist. Es ist aber nicht ersichtlich, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpen transitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise auf *alle* Schweizer Strassen erstrecken soll.

- Die Einhaltung der verschärften Vorschriften wäre für die Polizeiorgane nur mit einem kaum vertretbaren Aufwand zu kontrollieren. Erschwerend fällt ins Gewicht, dass es sich bei Missachtung der Ausrüstungspflicht lediglich um Übertretungstatbestände handelt.

- Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen rasch dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. Die geplanten verschärften Anforderungen wären somit rasch obsolet.

- Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab

dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Grundsätzlich werden im internationalen Verkehr Fahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt. Dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, können dadurch doch Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8% der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Daraus ergibt sich, dass ca. alle 6 Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeuge ist zudem oftmals gar nicht mehr möglich.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben.		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☐ JA	☐ NEIN	☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen
5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten Ausnahmen restriktiv bewilligt werden. Eine Ausnahme für Armeefahrzeuge sollte nicht vorgesehen sein, da solche Fahrzeuge immer wieder in Unfälle verwickelt sind.		

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Kommission für Verkehr und
Fernmeldewesen des Nationalrates
Herr Michael Töngi
Kommissionspräsident
3003 Bern

Frauenfeld, 1. September 2020

17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!

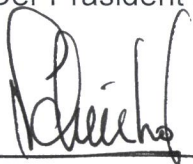
Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf für eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) und teilen Ihnen mit, dass wir die Vorlage ablehnen. Für die Einzelheiten gestatten wir uns, auf den beigefügten Fragebogen zu verweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident des Regierungsrates



Der Staatsschreiber



Beilage:

- Fragebogen



Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Thurgau, Staatskanzlei
Regierungsgebäude
Zürcherstrasse 188
8510 Frauenfeld

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Es ist nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die Alpentransitstrassen beschränken soll. Die obligatorische Ausrüstung von schweren Motorfahrzeugen mit Sicherheitssystemen (namentlich Warnsysteme bei Müdigkeit, Geschwindigkeits-, Spurhalte- und hochentwickelte Notbrems-Assistenzsysteme, Schnittstellen für alkoholempfindliche Wegfahrsperren, Kameras und Sensoren für die Rückwärtsfahrsicherheit sowie Blackboxes zur Aufzeichnung von Unfalldaten) bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Diese ist auf dem ganzen Strassennetz wichtig. Die Umsetzung dieser Vorgaben lediglich auf den Transitstrassen im Alpengebiet erscheint als nicht umsetzbar.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

	Wie bereits unter Frage 1 ausgeführt, erscheint uns auch diese Anforderung nur schwer umsetzbar.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)			
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Die vorgeschlagene Revision sieht vor, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz und des Kantons Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist definieren kann. Dies widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Ein vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Zusammenhang mit der vorliegenden Standesinitiative in Auftrag gegebenes Gutachten hält zudem fest, dass diese Regelung auch gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und nicht mit dem europäischen Recht, insbesondere mit dem Landesverkehrsabkommen, vereinbar sei (vgl. Erläuterungen S. 12).			
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)			
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Im Sinne der Verkehrssicherheit wäre eine solche Erweiterung der Ausrüstungspflicht sinnvoll.			
5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)			
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Eine solche Bestimmung wird den Mehraufwand der Kantone für den Vollzug noch vergrössern.			

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Kommission für Verkehr
und Fernmeldewesen (KVF)
3003 Bern

Zug, 15. September 2020 ek

**17.304 Standesinitiative. Sicherere Strassen jetzt!
Vernehmlassung des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, bis 30. September 2020 zum Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) Stellung zu nehmen, welche die Umsetzung der Standesinitiative des Kantons Tessin *17.304 Sicherere Strassen jetzt!* vom 22. März 2017 bezweckt. Gestützt auf ein internes Mitberichtsverfahren nehmen wir diese Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr.

Der Regierungsrat **beantragt**, die Standesinitiative des Kantons Tessin sei nicht umzusetzen, und in der Folge sei auf die Einführung von Art. 45a E-SVG vollumfänglich zu verzichten.

Zur Begründung verweisen wir auf unsere Ausführungen im beiliegend ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Stephan Schleiss
Landammann



Renée Spillmann Siegwart
stv. Landschreiberin

Beilage:
ausgefüllter Fragebogen

Kopie (mit Beilage) per E-Mail an:

- Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch
(PDF- und Word-Version)
- Sicherheitsdirektion, info.sd@zg.ch
- Baudirektion, info.bds@zg.ch
- Gebäudeversicherung des Kantons Zug, infogvzg@zg.ch
- Strassenverkehrsamt, info.stva@zg.ch
- Zuger Polizei, kommandooffice.polizei@zg.ch
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Staatskanzlei, info.staatskanzlei@zg.ch (zum Aufschalten im Internet)



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Regierungsrat des Kantons Zug

Postfach

6301 Zug

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Antrag: Auf die Einführung von Art. 45a E-SVG sei zu verzichten.

Begründung: Bereits heute erfüllen neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge sehr hohe Sicherheitsstandards. In den kommenden Jahren werden laufend neue unfallvermindernde Sicherheits-Assistenzsysteme (gemäss EU-Vorgaben) hinzukommen, die für die Erteilung der Typengenehmigung der Fahrzeuge obligatorisch sein werden. Für schwere Motorwagen besteht zudem aufgrund der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein Anreizsystem, möglichst moderne, umweltfreundliche Fahrzeuge im internationalen Verkehr einzusetzen, die über die entsprechenden Sicherheitssysteme verfügen. Die vorgeschlagene Ausrüstungspflicht der schweren Motorwagen mit unfallvermindernden Assistenzsystemen würde für die Wirtschaft nur zu hohen zusätzlichen Kosten führen, ohne gleichzeitig die bereits sehr hohe Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen nachweislich verbessern zu können. Der Regierungsrat lehnt daher die Einführung von Art. 45a E-SVG vollumfänglich ab.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.		
5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.		



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Zug Postfach 6301 Zug
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Antrag: Auf die Einführung von Art. 45a E-SVG sei zu verzichten. Begründung: Bereits heute erfüllen neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge sehr hohe Sicherheitsstandards. In den kommenden Jahren werden laufend neue unfallvermindernde Sicherheits-Assistenzsysteme (gemäss EU-Vorgaben) hinzukommen, die für die Erteilung der Typengenehmigung der Fahrzeuge obligatorisch sein werden. Für schwere Motorwagen besteht zudem aufgrund der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein Anreizsystem, möglichst moderne, umweltfreundliche Fahrzeuge im internationalen Verkehr einzusetzen, die über die entsprechenden Sicherheitssysteme verfügen. Die vorgeschlagene Ausrüstungspflicht der schweren Motorwagen mit unfallvermindernden Assistenzsystemen würde für die Wirtschaft nur zu hohen zusätzlichen Kosten führen, ohne gleichzeitig die bereits sehr hohe Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen nachweislich verbessern zu können. Der Regierungsrat lehnt daher die Einführung von Art. 45a E-SVG vollumfänglich ab.		

2.	Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? <i>(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)</i>		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.		
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? <i>(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)</i>		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.		
4.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? <i>(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)</i>		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.		
5.	Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? <i>(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)</i>		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Zur Begründung verweisen wir auf die Ausführungen zu Ziffer 1.		



Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
des Nationalrates
3003 Bern

19. August 2020 (RRB Nr. 788/2020)

**Änderung des Strassenverkehrsgesetzes
(Standesinitiative 17.304, Sicherere Strassen jetzt!; Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frauen Nationalrätinnen
Sehr geehrte Herren Nationalräte

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 unterbreiteten Sie uns einen Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) zur Stellungnahme. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Die vorgeschlagene Änderung des SVG beabsichtigt die Umsetzung der Standesinitiative des Kantons Tessin Sicherere Strassen jetzt! und sieht vor, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallmindernden Assistenzsystemen gelten. Die betroffenen Fahrzeuge müssen fünf Jahre, nachdem unfallmindernde Assistenzsysteme für die Erteilung der Typengenehmigung oder für die Fahrzeugprüfung obligatorisch geworden sind, mit solchen Systemen ausgerüstet sein, um auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren zu dürfen. Für bestimmte nicht grenzüberschreitende Transporte soll der Bundesrat eine längere Übergangsfrist vorsehen können.

Wir anerkennen grundsätzlich die mit der Standesinitiative verfolgte Absicht, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Ob indessen die vorgeschlagene Umsetzung zu einem erheblichen Zugewinn an Sicherheit führen wird, ist offen.

Zum einen, weil die obligatorische Ausrüstung von schweren Motorfahrzeugen mit Sicherheitssystemen (namentlich Warnsysteme bei Müdigkeit, Geschwindigkeits-, Spurhalte- und hochentwickelte Notbrems-Assistenzsysteme, Schnittstellen für alkoholempfindliche Wegfahrsperren, Kameras und Sensoren für die Rückwärtsfahrtsicherheit sowie Blackboxes zur



Aufzeichnung von Unfalldaten) auf Fahrzeuge beschränkt wird, welche die Alpentransitstrassen befahren. Eine Verbesserung der Sicherheit wäre wohl viel eher dann zu erwarten, wenn sich die Ausrüstungspflicht auf alle Schweizer Strassen erstrecken würde. Zum anderen verfügen neue Fahrzeuge bereits heute über Assistenzsysteme. Die Erneuerung der Fahrzeugflotten durch moderne Fahrzeuge führt ohnehin dazu, dass sich die Sicherheitsstandards schwerer Motorfahrzeuge laufend erhöhen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frauen Nationalrätinnen und Herren Nationalräte, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

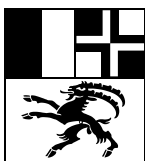
Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Dr. Silvia Steiner

Dr. Kathrin Arioli





Sitzung vom
24. August 2020

Mitgeteilt den
24. August 2020

Protokoll Nr.
704

Kommission für Verkehr und
Fernmeldewesen des Nationalrats
3003 Bern

Per E-Mail (PDF und Word-Version) zustellen an: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident
Sehr geehrte Mitglieder der Kommission
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zu erwähn-
tem Geschäft zu äussern. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Die Regierung erachtet das Anliegen der Standesinitiative des Kantons Tessin
(17.304) nämlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verringerung des
Gefahrenpotenzials des Schwerverkehrs, grundsätzlich als nachvollziehbar und be-
rechtigt. Der Kanton Graubünden ist davon insbesondere auf Transitachse der Natio-
nalstrasse A13 betroffen. Aus nachfolgenden Überlegungen sind wir jedoch der An-
sicht, dass die Standesinitiative wie nun im Vorentwurf vorgesehen abzulehnen ist.

Die obligatorische Ausrüstung von schweren Motorfahrzeugen mit Sicherheitssyste-
men bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzuse-
hen, warum sich eine solche Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen

nur auf die nun im Vorentwurf vorgesehenen vier Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequenterweise wenn schon auf alle Schweizer Strassen erstrecken soll. Auch für die Passübergänge im Kanton Graubünden wie Julier, Flüela, Bernina und Maloja würden die Vorschriften nicht gelten.

Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen innert kurzer Zeit dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. So müssen beispielsweise gemäss der Verordnung (EU) 2019/2144 vom 27. November 2019 beginnend ab 2022 alle neuen Kraftfahrzeuge und insbesondere Last- und Gesellschaftswagen ab 2022 mit verschiedenen Fahrassistenzsystemen ausgerüstet sein. Es ist davon auszugehen, dass die geplanten verschärften Anforderungen an schwere Motorwagen auf Transitstrassen im Alpengebiet gemäss Vorentwurf bald wieder obsolet wären.

Der Vorentwurf sieht vor, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz und des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann. Dies widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält das vom Bundesamt für Strassen ASTRA in Auftrag gegebene Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und mit den Verpflichtungen aus dem Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union (LVA; SR 0.740.72) nicht vereinbar sei.

Werden die Vorschriften gemäss Vorentwurf trotzdem eingeführt, sollen für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht möglich sein und restriktiv bewilligt werden können. Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1 E-SVG) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2 E-SVG) jedenfalls auszunehmen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für die detaillierten Ausführungen zur Vorlage verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Rathgeb'.

Dr. Chr. Rathgeb

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Spadin'.

Daniel Spadin

Beilage: Fragebogen



Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

Kanton Graubünden, vertreten durch die Regierung

Kontaktperson:

Dr. iur. Regula Hunger, Departementssekretärin Justiz und Sicherheit, Regula.Hunger@djsgr.ch, 081 257 25 11

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Anliegen der Standesinitiative des Kantons Tessin (17.304), nämlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verringerung des Gefahrenpotenzials des Schwerverkehrs, ist grundsätzlich nachvollziehbar und berechtigt. Der Kanton Graubünden ist davon insbesondere auf Transitachse der Nationalstrasse A13 betroffen. Aus nachfolgenden Überlegungen sind wir jedoch der Meinung, dass die Standesinitiative wie nun im Vorentwurf vorgesehen abzulehnen ist:

1. Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es ist aber nicht einzusehen, warum sich eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen Sicherheitssystemen (namentlich Warnsysteme bei Müdigkeit, Geschwindigkeits-, Spurhalte- und hochentwickelte Notbrems-Assistenzsysteme, Schnittstellen für alkoholempfindliche Wegfahrsperren, Kameras und Sensoren für die Rückwärtsfahr-sicherheit sowie Blackboxes zur Aufzeichnung von Unfalldaten) nur auf die nun im Vorentwurf vorgesehenen Alpentransitstrassen beschränken und nicht konsequen-terweise wenn schon auf *alle* Schweizer Strassen erstrecken soll. Auch für die Pass-übergänge im Kanton Graubünden wie Julier, Flüela, Bernina und Maloja würden die Vorschriften nicht gelten.

2. Erfahrungsgemäss werden die hohen Laufleistungen und die damit verbundene rasche Erneuerung der Fahrzeugflotten mit modernen Fahrzeugen innert kurzer Zeit dazu führen, dass die geforderten Mindeststandards bald von selbst erreicht beziehungsweise sogar übertroffen werden. So müssen beispielsweise gemäss der Verordnung (EU) 2019/2144 vom 27. November 2019 beginnend ab 2022 alle neuen Kraftfahrzeuge und insbesondere Last- und Gesellschaftswagen ab 2022 mit verschiedenen Fahrassistenzsystemen ausgerüstet sein. Es ist davon auszugehen, dass die geplanten verschärften Anforderungen an schwere Motorwagen auf Transitstrassen im Alpengebiet gemäss Vorentwurf bald wieder obsolet wären. 3. Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch der Gleichbehandlung. Entsprechend hält das vom Bundesamt für Strassen ASTRA in Auftrag gegebene Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstosse und mit den Verpflichtungen aus dem Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union (LVA; SR 0.740.72) nicht vereinbar sei. Aus diesen Gründen ist die Standesinitiative abzulehnen.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zur Frage 1. Grundsätzlich werden im internationalen Verkehr aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen Fahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt. Dadurch können Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich ca. 8% der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Daraus ergibt sich, dass ca. alle 6 Jahre rund die Hälfte der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt werden. Eine Nachrüstung von Assistenzsystemen in älteren Fahrzeuge ist zudem oftmals gar nicht mehr möglich. Wir fordern in jedem Fall eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen (insbesondere der Feuerwehr); siehe dazu Bemerkungen zur Frage 5.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Vgl. Bemerkungen zu Frage 1. Eine Gesetzesänderung sollte mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Rechtsgleichheit für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben.
--	---

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zu Frage 1. Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen; siehe dazu Bemerkungen zu Frage 5.		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten Ausnahmen möglich sein und gegebenenfalls restriktiv bewilligt werden können. Schwere Motorfahrzeuge der Blaulichtorganisationen sind von der Pflicht zur Ausrüstung (Art. 45a Abs. 1) bzw. Nachrüstung (Art. 45a Abs. 2) auszunehmen. Werden die Vorschriften gemäss Vorentwurf der Standesinitiative eingeführt, beantragen wir, bereits auf Stufe der vorgesehenen Änderung im SVG eine entsprechende Ausnahmebestimmung klar zu formulieren – vergleichbar zum Beispiel mit der analogen Bestimmung / Formulierung in Art. 99 Abs. 2 lit. a der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41), die eine Ausnahme von der Pflicht von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen für «Motorwagen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes» vorsieht. Eine neue Formulierung für Art. 45a Abs. 5 E-SVG könnte somit lauten (Änderung / Ergänzung kursiv): ⁵ <i>Schwere Motorwagen zum Sachen- und Personentransport der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls, der Sanität und des Zivilschutzes sind von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 ausgenommen. Der Bundesrat kann für bestimmte weitere Fahrzeuge nach Absatz 1 Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht nach Absatz 1 und 2 vorsehen.</i> Begründung:		

Im Rahmen von dringlichen Einsatzfahrten und Notfall-Einsätzen können sich Assistenzsysteme, die auf den «Regelbetrieb» von Fahrzeugen ausgelegt sind, als kontraproduktiv erweisen bzw. sind für die Verwendung bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (und anderer Blaulichtorganisationen) nicht geeignet.

Weiter besteht technisch und wissenschaftlich keine Evidenz, dass die Einführung von solchen Assistenzsystemen zur Verhinderung von Unfällen / Zwischenfällen von Fahrzeugen der Blaulicht-Einsatzorganisationen angezeigt wäre (zumal Unfälle / Zwischenfälle dieser Fahrzeuge in der Praxis ohnehin höchst selten sind).

Schwere Motorwagen der Feuerwehr haben eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 20 Jahren. Eine Nachrüstpflicht wäre - abgesehen von den grundsätzlichen Überlegungen (siehe vorherige Punkte) - für die Trägerinnen der Feuerwehren angesichts der langen Lebensdauer und tiefen Laufleistungen solcher Fahrzeuge weder wirtschaftlich verhältnismässig, noch dürfte sie unter Umständen technisch sinnvoll durchzuführen sein.

Schliesslich wäre ein Verbot zum Verkehr solcher Fahrzeuge auf entsprechend bezeichneten Strecken im Sinne der Gewährleistung der Sicherheit von Mensch, Tier, Umwelt und Sachwerten nicht zu rechtfertigen, da dann eine uneingeschränkte Hilfeleistung bis zum Ersatz dieser Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden kann.



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Nationalrat
Kommission für Verkehr und
Fernmeldewesen (KVF)
3003 Bern

17.304 Standesinitiative. Sichere Strassen jetzt!; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 laden Sie als Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Umsetzung der Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt!» Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat des Kantons Uri unterstützt die Standesinitiative im Grundsatz. Unsere Begründung und zusätzliche Bemerkungen entnehmen Sie bitte dem Antwortformular in der Beilage.

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident, sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 1. September 2020



Beilage
- Antwortformular

Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Urban Camenzind

Roman Balli



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Kanton Uri Rathaus 6460 Altdorf
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: - Die Revision bezweckt die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Vor diesem Hintergrund befürwortet der Kanton Uri im Prinzip eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen für sämtliche Schweizer Strassen. - Aufgrund der besonderen Situation der Alpenpässe lässt sich jedoch die von der Kommission vorgeschlagene separate Regelung für den Strassentransitverkehr im Alpengebiet gut begründen. Die zweispurig im Gegenverkehr befahrenen Alpen (Gotthard, San Bernardino, Simplon usw.) rechtfertigen eine Ausrüstungspflicht mit neuartigen Assistenzsystemen nur auf die vom Kanton Tessin geforderten Alpentransitstrassen. - Die Einhaltung der verschärften Vorschriften ist für die Polizeiorgane jedoch nur mit Mehraufwand zu kontrollieren. Bei einer allfälligen Umsetzung der Vorlage beantragt der Kanton Uri vom Bund eine angemessene Unterstützung der Schwerverkehrszentren.		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung

des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen? (Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich werden im internationalen Verkehr Nutzfahrzeuge neuerer Generationen eingesetzt - dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, da dadurch Strassenverkehrsabgaben und Treibstoff eingespart werden können. Gemäss Statistik werden in der Schweiz jährlich zirka 8 Prozent der schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport ersetzt. Eine komplette Auswechslung der in der Schweiz eingelösten Fahrzeugflotte bräuchte es demnach theoretisch 12,5 Jahre. Eine schnellere Einführung ist wünschenswert.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Ausnahmeregelung, dass der Bundesrat Sonderregelungen für Inlandfahrten vorsehen kann, widerspricht sowohl dem Verkehrssicherheitsgedanken als auch dem Grundsatz der Gleichbehandlung. Entsprechend hält ein vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Auftrag gegebenes Gutachten fest, dass diese Regelung gegen das Diskriminierungsverbot verstösst und nicht mit europäischem Recht, insbesondere dem Landverkehrsabkommen, vereinbar ist. Ergänzend sollte bei einer Gesetzesänderung neben der Rechtssicherheit vor allem die Verkehrssicherheit in den Vordergrund gestellt werden. Deshalb sollte die Vorlage für alle schweren Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport Gültigkeit haben.		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Ausführungen zu Ziffer 1.		
5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten Ausnahmen möglich sein und gegebenenfalls restriktiv bewilligt werden können.		

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Bern, den 29. September 2020

Vernehmlassung zur Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!»

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Allgemeine Bemerkungen

strasseschweiz lehnt die Standesinitiative und den Umsetzungsvorschlag der KVF-N ab. Die vorgeschlagene Einführung eines Obligatoriums von Fahrerassistenzsystemen resp. eines Fahrverbots für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge erscheinen uns kein verhältnismässiges Mittel zu sein, um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Transitachsen zu erreichen.

Viele Fahrerassistenzsysteme haben keinen signifikanten Einfluss auf die Verkehrssicherheit auf Alpentransitstrecken. Denn Fahrerassistenzsysteme wie der Rückfahrassistent, der Abbiegeassistent oder der Assistent für den toten Winkel sind für den Verkehr in geschlossenen Ortschaften wichtiger als auf Transitstrassen im Alpenraum; sie tragen insbesondere zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer oder Fussgänger bei. Darüber hinaus gibt es keinen Grund, an Alpenpässen oder Tunnels strengere Vorschriften als in Agglomerationen einzuführen; der Schwerverkehr ist an den Zufahrten zu einigen Agglomerationen manchmal stärker als am Gotthardtunnel.

Eine Unterscheidung in der Anwendung (Parallelregime) würde zu einer administrativen Überlastung führen und die Durchführung von Kontrollen erschweren. Auch darf man nicht vergessen, dass sich die Technologie in diesem Bereich sehr schnell entwickelt. Assistenzsysteme, die zu einem bestimmten Zeitpunkt obligatorisch sind, können schnell veralten. Zusätzliche Nachrüstungen sind oft teurer und von geringerer Qualität als die in den Fahrzeugen installierte Erstausrüstung.

Weit wirkungsvoller ist es, mit einer durchgehenden einspurigen Streckenführung in jede Richtung ohne Gegenverkehr auf den Transitachsen die Verkehrssicherheit gezielt zu verbessern. In diesem Zusammenhang müssen Engpässe beseitigt, die Kapazitäten erweitert und der Sanierungstunnel am Gotthard so rasch wie möglich gebaut werden. Denn der beste Weg zur Verbesserung der Sicherheit besteht darin, sich auf den Ausbau und die Renovierung der Verkehrsinfrastruktur zu konzentrieren und Verstösse zu melden.

Detaillierte Bemerkungen

Nachrüstungspflicht als Swiss Finish

Beginnend ab 2022 müssen gemäss Art. 6 und Art. 9 der EU-Verordnung 2019/2144 vom 27. November 2019 alle Kraftfahrzeuge resp. Lastwagen und Gesellschaftswagen mit verschiedenen Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet sein. An dieser Stelle sei bemerkt, dass entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht das EU-Recht keine Nachrüstungspflicht vorsieht (Kapitel 1.4. Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht S.6 und Kapitel 3.3. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft S. 10: «Ab 2022 müssen in der EU in bestimmte neue Transportmotorwagentypen sowie ab 2024 auch in bereits bestehende Modelle zahlreiche neue Sicherheitssysteme eingebaut werden.»).

Auf der EU-Ebene wird in diesem Zusammenhang vielmehr ein Stichdatum fixiert, ab welchem die Typengenehmigung verweigert wird, gefolgt von einem Stichdatum, ab welchem das Zulassungsverbot betreffend die Neuimmatriculation gilt. Der Anhang II der EU-Verordnung 2019/2144 führt die Art der Ausrüstung sowie die Stichdaten detailliert auf. Die Umsetzung beginnt im Jahr 2022 und reicht bis ins Jahr 2029.

Geringe Wirkung

Gemäss Art. 103 Abs. 6 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge müssen bereits seit dem 1. November 2015 - sowohl nach dem EU-Recht als auch nach dem harmonisierten Schweizer Recht - neu in Verkehr gesetzte Lastwagen und Gesellschaftswagen mit Notbrems- und Spurhalteassistent obligatorisch ausgerüstet sein. Insbesondere der Notbremsassistent ist ein wirkungsvolles System und verhindert u.a. etwa Auffahrunfälle bei plötzlich auftretenden Staus. Sollte aber ab dem Jahre 2027 für Fahrzeuge ohne diese beiden auf Transitachsen vergleichsweise wirksamen Assistenten ein Fahrverbot gelten, betrifft das effektiv nur ganz wenige Fahrzeuge. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die mindestens zwölf Jahre alt und noch mit keinem Notbremsassistenten ausgerüstet sind. In erster Linie sind dies Fahrzeuge im Nah-, bzw. Binnenverkehr von Schweizer Transportunternehmen. Somit stellt sich hier ganz konkret die Frage der Verhältnismässigkeit eines Fahrverbots.

Andere Systeme entfalten ihre Wirkung nur äusserst marginal auf den Transitachsen, etwa wie der Rückfahrassistent, der Abbiegeassistent oder die konstruktiven Massnahmen, welche ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger oder Fahrradfahrende besser sichtbar machen sollen.

Es wurde nicht an alle Fahrerassistenzsysteme gedacht

In diesem Zusammenhang sind noch die Assistenten zu erwähnen, die weniger der Verkehrssicherheitserhöhung dienen als vielmehr den Fahrer dabei unterstützen, möglichst verbrauchsgünstig und umweltschonend zu fahren, wie etwa intelligente Tempomate, die das vorausliegende Gelände kennen und gestützt darauf Geschwindigkeit, Gänge und Drehzahl passgenau und automatisch wählen. Der intelligente Tempomat senkt nicht nur den Verbrauch

und schont somit die Umwelt, er entlastet vor allem auch den Fahrer, was wiederum der allgemeinen Verkehrssicherheit zugutekommt. Diese Assistenten finden jedoch weder in der EU-Verordnung noch in der Standesinitiative eine Erwähnung.

Damit wollen wir darauf aufmerksam machen, dass Assistenten nicht nur allein unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit beurteilt werden sollten.

Abschliessende Bemerkungen

Der erhoffte Sicherheitsgewinn ist mit der geplanten Regelung nicht zu erreichen. Assistenzsysteme können zwar einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr. Zudem lassen sich heute die meisten Assistenzsysteme vom Fahrer deaktivieren, der weiterhin für die Bedienung des Fahrzeuges verantwortlich ist. Die Einführung teil- oder vollautonomer Fahrsysteme ist derzeit noch nicht absehbar.

Dem gesamten Gesetzesentwurf fehlt zudem eine Wirkungsfolgeabschätzung. Auch sollte die Schweiz nicht vom etablierten Verfahren der gleichförmigen Übernahme von EU-Recht ins eigene Recht abweichen, insbesondere nicht bei Fristen.

In keinem Fall sollen Fahrzeuge, die bei der Erstimmatrikulation sämtlichen zu diesem Zeitpunkt geltenden technischen Anforderungen genügen, nicht nachträglich vom Verkehr ausgeschlossen werden. Nachrüstungen können höchstens dann verlangt werden, wenn die Nachrüstung technisch möglich und mit vertretbarem Aufwand verbunden ist.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Daniel Hofer
Präsident



Olivier Fantino
Geschäftsführer

Anhang

Bitte finden Sie beiliegend unsere Antworten zuhanden Ihres Fragebogens.

Anhang

Fragebogen

**Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt!
Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes**

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?

(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

Nein.

Der erhoffte Sicherheitsgewinn ist mit der geplanten Regelung nicht zu erreichen. Assistenzsysteme können zwar einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, jedoch nicht spezifisch auf Transitachsen, sondern generell im Strassenverkehr.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?

(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

Nein.

Eine Differenzierung zwischen den Transitachsen und dem übrigen Strassennetz erscheint uns unschlüssig: Die Mehrheit der Assistenzsysteme kann ihre Wirkungen gerade auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen besser entfalten als auf der Autobahn.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann?

(Art. 45a Abs. 3 E-SVG)

Nein.

Obwohl wir die Einführung einer frühzeitigen Ausrüstungspflicht ablehnen, braucht es - wenn überhaupt - eine deutlich längere Frist (es wäre noch besser, gar keine vorzusehen), damit alle inländischen Fahrzeuge die Transitachsen für den Binnentransport benutzen können, was wiederum der Versorgungssicherheit unseres Landes zugutekommt.

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann?

(Art. 45a Abs. 4 E-SVG)

Nein.

Unabhängig davon, dass wir die damit einhergehende noch stärkere Benachteiligung der einheimischen gegenüber ausländischen Unternehmen ablehnen, müsste diese Vorkehrung der Kohärenz wegen von Anfang an auf sämtliche Strassen ausgedehnt werden.

Das somit vorgeschlagene Fahrverbot für Nahverkehrsfahrzeuge übersieht, dass diese wesentlich länger im Verkehr sind als Fahrzeuge im Fernverkehr. Nahverkehrsfahrzeuge frühzeitig aus dem Verkehr zu ziehen bzw. ihnen die meist nur gelegentliche Benutzung der Transitachsen zu verbieten, erzeugt einen aus unserer Sicht nicht zu rechtfertigenden marginalen Sicherheitsgewinn. Dabei darf nicht vergessen werden, dass eine eventuelle Nachrüstung von Assistenzsystemen oft nicht praktikabel ist, da man tief in die Fahrzeugtechnik eingreifen müsste.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann?

(Art. 45a Abs. 5 E-SVG)

Nein.

Sollte jedoch die Standesinitiative umgesetzt werden, so könnten dank dieser Regelung wenigstens die stossenden Fälle unterbunden werden.



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Monsieur le Président
Michael Töngi
Commission des transports et des
télécommunications
Conseil national
3003 Berne

Envoi électronique : VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Vernier/Genève, le 30 septembre 2020

Procédure de consultation : Initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité fortement engagée dans le domaine de la sécurité routière, vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet fédéral susmentionné et vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

Le TCS rejette l'initiative cantonale 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! », ainsi que le projet présenté par la commission des transports et des télécommunications du Conseil national. Le TCS est d'avis que l'introduction obligatoire de systèmes d'assistance, respectivement une interdiction de circuler pour des véhicules lourds affectés au transport de choses ou de personnes qui n'en disposent pas sur les routes de transit dans la région alpine, ne se justifie pas. Le gain espéré en termes de sécurité routière ne peut être atteint ni avec l'initiative cantonale, ni avec le projet présenté.

Il serait bien plus efficace d'encourager le développement et la rénovation des infrastructures de transport, comme l'élimination des goulots d'étranglement ou encore l'aménagement de voies de circulation unidirectionnelles sur les axes de transit alpin.

Vous trouverez nos arguments détaillés dans le formulaire annexé.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre prise de position et au questionnaire remis en annexe, nous vous adressons, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse

Peter Goetschi
Président central

Annexe : Formulaire de réponse

Mise en œuvre de l'initiative du canton du Tessin 17.304 « Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant ! »

Révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière

Questionnaire

Auteur de l'avis :

☐ Canton ☐ Association ☒ Organisation ☐ Autre
Expéditeur : Touring Club Suisse Chemin de Blandonnet 4 Case postale 820 1214 Vernier GE
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 30 septembre 2020 à l'adresse suivante : VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Acceptez-vous que des exigences particulières concernant les systèmes d'assistance s'appliquent aux véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine ? (art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)		
☐ OUI	☒ NON	☐ sans avis / non concerné
Remarques / Proposition d'amendement : Non. Le TCS rejette le principe d'une obligation d'équiper de systèmes d'assistance les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes sur les routes de transit dans la région alpine. Cette nouvelle proposition de réglementation ne permet pas d'atteindre le gain de sécurité espéré. Les systèmes d'assistance à la conduite peuvent effectivement améliorer la sécurité routière en général, mais ne le permettent pas spécifiquement sur les routes de transit dans la région alpine. Il s'agit d'une mesure inadaptée. De plus, la réglementation proposée est trop extrême et tend à exclure ultérieurement de la circulation certains véhicules en très bon état et qui ont rempli toutes les exigences techniques demandées lors de leur première immatriculation. Pour le TCS, un rééquipement additionnel ne peut être exigé uniquement si cela est techniquement possible et implique des efforts raisonnables, ce qui n'est pas le cas en ce qui concerne les systèmes d'assistance.		

2.	Acceptez-vous que les véhicules motorisés lourds affectés au transport de choses ou de personnes pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules puissent continuer à circuler sans système d'assistance sur les routes de transit de la région alpine pendant seulement cinq ans à compter de la date à laquelle un tel système est devenu obligatoire pour la première fois pour la délivrance de la réception par type correspondante ? <i>(art. 45a al. 1 et 2 du projet LCR)</i>
	☐ OUI ☒ NON ☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Non. Rien ne justifie le délai de cinq ans, pour équiper les poids lourds circulant sur les routes de transit alpin, pour lesquels un système d'assistance n'était pas encore obligatoire lors de la réception par type ou du premier contrôle des véhicules. Le TCS rejette l'introduction d'une obligation qui manque sa cible ; en effet, les systèmes d'assistance sont plus efficaces sur le réseau routier en général, et plus particulièrement dans les agglomérations, plutôt que sur les axes de transit dans la région alpine.
3.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir un allongement de délai pour les transports non transfrontaliers à travers les Alpes présentant une importance particulière pour l'économie de la Suisse méridionale ou du Valais ainsi que pour les courses à vide ayant un rapport direct avec lesdits transports ? <i>(art. 45a al. 3 du projet LCR)</i>
	☐ OUI ☒ NON ☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Non. Des délais plus longs pour les poids lourds circulant uniquement dans le trafic intérieur ne se justifient pas pour des raisons de sécurité routière. Le TCS rejette le projet dans sa globalité, puisqu'il n'améliore pas la sécurité routière. Si le projet devait être malgré tout appliqué, il est primordial de prévoir un allongement du délai pour les transports non frontaliers à travers les Alpes afin de permettre une sécurité d'approvisionnement pour notre pays et pour les régions de montagne. Les entreprises de transports qui effectuent du transport local renouvellent moins souvent leur parc véhicule.
4.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse étendre l'obligation d'équipement à d'autres tronçons pour des raisons de sécurité, après avoir entendu les cantons concernés ? <i>(art. 45a al. 4 du projet LCR)</i>
	☐ OUI ☒ NON ☐ sans avis / non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Non. Le TCS rejette l'extension de l'obligation à d'autres tronçons. Cependant, si le projet devait être mis en œuvre et qu'une obligation d'équipement devait être étendue à d'autres axes que les routes des tunnels et des cols alpins mentionnés, alors il serait nécessaire que cette extension soit justifiée et fondée sur des constats précis. De plus, une extension de ce régime à d'autres tronçons en Suisse aurait pour conséquence de pénaliser plus fortement les entreprises suisses de transport. En effet, les véhicules circulant dans le trafic intérieur ont tendance à présenter des kilométrages plus faibles que les véhicules en

	circulation internationale. Les véhicules suisses actuellement en circulation ont été homologués, et il n'y a donc pas de raison, d'un point de vue de sécurité routière, de les exclure de la circulation si ils sont dépourvus de certains systèmes d'assistance.		
5.	Acceptez-vous que le Conseil fédéral puisse prévoir des dérogations à l'obligation d'équipement pour certains véhicules ? (art. 45a al. 5 du projet LCR)		
	☐ OUI	☐ NON	☒ sans avis/non concerné
	Remarques / Proposition d'amendement : Pas concerné.		

Elektronisch verschickt an:

VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
des Nationalrates
CH-3003 Bern

Bern, 30. September 2020

Stellungnahme zur Umsetzung Kt. Iv. Tl. (17.304) Sichere Strassen jetzt! (Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Beschluss zum Bau einer zweiten Gotthardröhre für den Strassenverkehr wurde vor allem im Namen der Verkehrssicherheit eine grosse Investition in Milliardenhöhe genehmigt. Diese 2. Röhre wird frühestens ab 2032 zur Verfügung stehen, diverse sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme für den Schwerverkehr stehen schon seit Jahren zur Verfügung (und werden laufend verbessert und ergänzt). Es ist vor diesem Hintergrund nur vernünftig, möglichst rasch auch bei der Software, den Assistenz-Systemen, und nicht nur bei der teureren Hardware, der Verbesserung der Infrastruktur, das bestmögliche für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und für die Allgemeinheit herauszuholen. Genau in diese Kerbe schlägt die Tessiner Standesinitiative, welche für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen fordert.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst diese Standesinitiative. Zur Einordnung der Dringlichkeit und Relevanz des Themas Unfälle und Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Bereich Schwerverkehr reichen folgende zwei Fakten: Pro Jahr verursacht der Schwerverkehr 122 Mio. CHF externe Kosten im Bereich Unfälle, zudem fordern Unfälle von schweren Motorfahrzeugen 140 Schwerverletzte und 30 Getötete jährlich.

Der Schwerverkehr verursacht hohe externe Kosten im Bereich der Unfälle: Die Erhebung zu den externen Kosten des Verkehrs des ARE kommt zum Ergebnis, dass der Schwerverkehr in Sachen Unfälle im Jahr 2017 122 Mio. CHF externe Kosten verursacht hat.¹ Auch die in den vergangenen Jahren (2010-2016) lag dieser Wert immer zwischen 99 und 208 Mio. CHF pro Jahr. Das sind erhebliche Kosten, welche die Allgemeinheit tragen muss. Insgesamt waren es im Jahr 2017 1'435 Mio. CHF an ungedeckten Kosten, welcher der Schwerverkehr verursacht hat und für welche die Allgemeinheit aufkommen musste. Wenn mit dieser Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes die Minimal-Anforderungen an Lastwagen und

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (2020), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2017.

Cars bezüglich der sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen angehoben werden, so wird dies helfen, Unfälle zu vermeiden und damit auch die externen Kosten des Schwerverkehrs im Bereich Unfälle und im Allgemeinen zu senken.

In einer Studie² des BFU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) wird festgehalten, dass die Letalität (Anzahl Getötete pro 10'000 Verunfallte) bei Unfällen im Schwerverkehr enorm viel höher ist als bei anderen Fahrzeugkategorien: So liegt diese etwa bei 360 getöteten Personen. Bei Motorrädern oder leichten Motorwagen sind es jeweils ca. 120 respektive 100 getötete Personen. Des Weiteren wird in der Studie resümiert: Unfälle von schweren Motorfahrzeugen fordern 140 Schwerverletzte und 30 Getötete jährlich. Bei diesen Unfällen sind mehr als 80 % der Opfer andere beteiligte Verkehrsteilnehmende. Aufgrund der grossen physischen Kräfte eines Lastwagens ist es wenig erstaunlich, dass ebendiese eine sehr hohe Letalität zur Folge haben und bei den Opfern vor allem auch andere Verkehrsteilnehmer betroffen sind. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass für schwere Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet höhere Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten.

Die Standesinitiative Tessin verlangt, dass veraltete Lastwagen und Cars ohne moderne Sicherheits-Assistenz-Systeme nur noch eine gewisse Zeit auf den besonders gefährlichen Routen durch die Alpen verkehren dürfen. Anschliessend dürfen diese alten Lastwagen und Cars auf diesen Routen nicht mehr verkehren oder müssten entsprechend nachgerüstet werden. Damit kann auf ebendiesen Strecken ein höheres Sicherheitsniveau erreicht werden, was allen Verkehrsteilnehmer und der Allgemeinheit zugutekommt.

Für die Standesinitiative Tessin sprechen insbesondere folgende Gründe:

- **Anwendung eines bestehenden politischen Instruments**

Bereits heute ist es üblich, einzelne Fahrzeuge aus Sicherheitsgründen auf gewissen Strassenabschnitten nicht zu erlauben.

- **Frankreich und Österreich kennen ähnliche Verbote für ältere Lastwagen**

Im Mont-Blanc-Tunnel sind Lastwagen älter als Euro 3 verboten, auf der Brenner-Route sind Lastwagen älter als Euro 5 nachts nicht erlaubt.

- **Veraltete Lastwagen stellen das grösste Sicherheitsrisiko dar**

Bei schweren Unfällen auf den Alpentransitachsen (Gotthardstrassentunnel, Simplonpass, San-Bernardino-Route) sind meistens Lastwagen beteiligt. Bereits heute liesse sich ein grosser Teil dieser Unfälle vermeiden, wenn alle Lastwagen konsequent mit den mittlerweile standardmässigen Fahrassistenz-Systemen ausgestattet wären, die seit 2015 Voraussetzung für die Zulassung neuer Lastwagen sind (Antiblockiersystem, Notbremse-Assistenz-System, Spurhalte-Assistenten³, Reifendruckkontroll-System und Stabilitätskontroll-System gemäss [Art. 103](#) der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS). Auch in Zukunft wird es weitere Assistenzsysteme geben, welche die Sicherheit steigern können. Diese werden mit dem neuen Gesetz dann auch auf den Alpentransitachsen Pflicht.

² Niemann, S. Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen. Bern: Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU; 2020.

³ Im italienischen Original "avviso di deviazione della corsia". Fälschlicherweise mit Spurwechsel-Assistent auf deutsch übersetzt.

- **Gemäss ASTAG sind nur wenige Lastwagen betroffen**

Einige wenige Lastwagen mit veralteter Ausrüstung tragen wesentlich zum Sicherheitsrisiko bei. Gemäss dem Präsidenten des Nutzfahrzeugverbandes ASTAG seien auf Schweizer Strassen [praktisch nur LKWs unterwegs, die 5-jährig oder jünger sind](#). Die Standesinitiative Tessin wird frühestens 2021 in Kraft treten – also 6 Jahre nachdem die geforderten modernen Assistenzsysteme für neue Lastwagen EU-weit obligatorisch sind. Es sind somit nur wenige Fahrzeuge betroffen.

- **Eine Umsetzung im Einklang mit den Bilateralen Verträgen Schweiz-EU ist grundsätzlich möglich**

Gemäss Einschätzung von Markus Kern (Spezialist für EU- und Verkehrsrecht der Universität Fribourg) ist es grundsätzlich möglich, die Standesinitiative Tessin [so umzusetzen, dass sie mit den Bilateralen Verträgen Schweiz EU vereinbar ist](#). Voraussetzung für eine EU-kompatible Umsetzung ist, dass nicht flächendeckend sondern nur auf bestimmten Strecken moderne Assistenzsysteme für Lastwagen obligatorisch erklärt werden. Damit ist das Gesetzesvorhaben verhältnismässig. Zudem muss dieses auch diskriminierungsfrei sein. Im entsprechenden [Rechtsgutachten kommt Prof. Dr. Astrid Epiney](#) zum Schluss, dass eine «Sonderbehandlung» der für den Alpenraum wichtigen Transporte (wie es Abs. 3 vorsieht) nicht mit dem im Landverkehrsabkommen (LVA) verankerten Diskriminierungsverbot vereinbar sei. Wird dieser Absatz jedoch gestrichen, wäre das Gesetzesvorhaben verhältnismässig und diskriminierungsfrei und mit dem LVA kompatibel.

Der VCS begrüsst den ausgearbeiteten Vorentwurf der Kommission, welcher verlangt, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet Mindeststandards für die Ausrüstung mit unfallvermindernden Assistenzsystemen gelten sollen. Allerdings würden wir es bevorzugen, wenn für gewisse nicht-grenzüberschreitende Transporte von Seiten des Bundesrates nicht eine längere Frist vorgesehen wird. Wie die Kommission ist der VCS überzeugt, dass die vorgeschlagene Ausrüstungspflicht mit unfallvermindernden Assistenzsystemen das Gefahrenpotenzial des Schwerverkehrs verringert und auf diese Weise der hohe Sicherheitsstandard auf den Schweizer Strassen weiter verbessert werden kann. Zudem ist von einer Verbesserung der Umwelt und Lärmbelastung in den betroffenen Regionen auszugehen, weil mit den neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden oder mit einer Verlagerung auf die Schiene zu rechnen ist.

Die detaillierten Anmerkungen und Einschätzungen zum Vorentwurf finden Sie im angehängten Fragebogen. Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Anders Gautschi
Geschäftsführer



Umsetzung Kt. Iv. TI. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige

Absender:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ja.

Einerseits aus Gründen der Verkehrssicherheit. Es ist für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sinnvoll, dass möglichst bald die existierenden sicherheitsrelevanten Assistenz-Systeme des Schwerverkehrs von allen Fahrzeugen verwendet werden. Vor allem auf den exponierten Strecken mit erhöhter Unfallgefahr bzw. grösseren Unfallauswirkungen, wie den Alpenquerungen, auf den Pässen (bspw. dem Simplon) oder in Tunnel mit Gegenverkehr im Gotthardstrassentunnel und auf der San-Bernardino-Route..

Andererseits ist auch mit positiven Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen, wie im erläuternden Bericht dargestellt wird

Wir unterstützen deshalb die beiden erwähnten neuen Absätze sehr.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Dazu haben wir einen Änderungsantrag (Einfügen eines «maximal»): «...erstmal obligatorisch wurde, noch <u>maximal</u> fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen nach Absatz 1 verkehren.» Mit dieser Änderung hat der Bundesrat die Kompetenz in gewissen Fällen sicherheitsrelevante Assistenz-Systeme auch schon früher als erst nach fünf Jahren in der Verordnung als obligatorisch zu verfügen. Dies könnte künftig in Fällen mit grossem Sicherheitszugewinnen durch Assistenz-Systeme für die Verkehrssicherheit von grossem Wert sein. Gemäss öffentlich gemachten Aussagen von Branchenvertretern ist eine Frist von 5 Jahren für einen grossen Teil der Betroffenen problemlos umsetzbar.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)		
☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Nein, um die Sicherheit möglichst effektiv zu steigern, sollten alle schweren Fahrzeuge möglichst rasch auf den entsprechenden neuralgischen alpenquerenden Strecken die entsprechenden Systeme aufweisen. Allerdings würde der VCS auch eine Umsetzung der Tessiner Standesinitiative mit einer Sonderbehandlung für die lokalen Verkehre dem Status quo klar vorziehen. Denn auch mit dieser längeren Frist für gewisse Verkehre würde die Verkehrssicherheit mit diesem Gesetzesvorschlag deutlich gesteigert.		
4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, sehr. Diejenigen Strecken, auf die nun im Gesetzestext explizit Bezug genommen wird, sind nicht zwingend identisch mit den Umfallschwerpunkten des Güterverkehrs. So könnten künftig in Absprache mit den betroffenen Kantonen auch andere mit den Alpenquerungen vergleichbare neuralgische Strecken mit Unfallschwerpunkten angesprochen werden. Damit wäre auf exponierten Strecken in Städten und Agglomerationen, möglich ebenso höhere Anforderungen an den Schwerverkehr zu stellen. In einigen Jahren könnte bspw. für gewisse Strecken der Abbiegeassistent für Lastwagen, welcher Velofahrer und Fussgänger erkennt und auf ebendiese aufmerksam machen kann, für neue Lastwagen obligatorisch erklärt werden und anschliessend nach einigen Jahren auf gewissen Strecken als		

	Voraussetzung definiert werden. Dies könnte dazu beitragen, dass fatale Verkehrsunfälle auf exponierten Strecken verhindert werden und eine Steigerung der Verkehrssicherheit in Städten, Agglomerationen und im ländlichen Raum (z.B. in Ortschaften ohne Umfahrungsstrassen) erreicht wird.
--	---

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)		
☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Allerdings soll diese Ausnahmeregelung nur für Spezialverkehr (z.B. Armee, Feuerwehr, Oldtimer) angewendet werden und nicht zu Gunsten des gewerblichen Güterverkehrs		